

**59. Verhandlungstag  
am 06.02.1993**

**Tagesordnungspunkt 5b:  
Transporte**

## Erörterungstermin Schacht Konrad

59. Tag, 6. Februar 1993

### Rednerverzeichnis

Name	Seite
Chalupnik	18
Dr. Collin	15, 18
Frau Fink von Rabenhorst	12
Frau Krebs	32
Dr. Lange	14, 18, 20 - 24, 27 - 31
Mönninghoff	13, 19, 21
Musiol	30
Neumann	1, 11, 22, 25, 26
Niehoff	26, 27
Nümann	6, 7
Piontek	4, 16
Dr. Rinkleff	31
Frau Schermann	30
Scheuten	2, 9, 10
Dr. Schmidt	1, 16, 23, 26 - 29, 31
Streich	28, 29
Frau Wassmann	29, 31

(Beginn: 10 Uhr)

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich darf Sie herzlich begrüßen und den heutigen 59. Verhandlungstag im Erörterungstermin Planfeststellungsverfahren Schacht Konrad hiermit eröffnen.

Wir verhandeln ab heute eines der Themen, das die Bürger hier in der Region, aber auch über die engere Standortregion hinaus, wohl mit am stärksten interessiert und das auch den betroffenen Kommunen mit am meisten auf den Nägeln brennt, nämlich die Transporte radioaktiver Abfälle zur Anlage.

Meine Damen und Herren, die Prämissen, unter denen wir hier verhandeln, sind Ihnen bekannt. Es gibt einen Rechtskonflikt zwischen der Planfeststellungsbehörde, dem Niedersächsischen Umweltministerium, und dem Bundesumweltminister, was die rechtliche Bedeutung unserer Erörterung zum Thema Transporte betrifft. Dieser Rechtskonflikt, auctoritas non veritas facit legem, ist in der derzeitigen Situation durch mehrere Weisungen des Bundesumweltministers eindeutig entschieden. Wir haben uns im Rahmen der atomrechtlichen Bundesauftragsverwaltung dem, was uns unsere Aufsicht durch den Bundesumweltminister diesbezüglich vorgibt, zu fügen. Gleichwohl hat auch der Bundesumweltminister sein Einverständnis dazu erklärt, daß wir in diesem Erörterungstermin unter Hinweis auf die mangelnde Entscheidungsrelevanz, die Einwendungen, die die Transporte betreffen, mit Ihnen erörtern können. Wir kommen dem, unserem Selbstverständnis nach, allemal gerne nach.

Wir haben bereits an zwei Tagen, insbesondere an einem Tage, über die Transporte geredet. Den Grundsatzkonflikt, ob die Transporte in das Verfahren gehören, haben wir auch schon vorab, bevor wir überhaupt in die Tagesordnung eintreten konnten, bei den anfänglichen Auseinandersetzungen über Abbrucharträge, mehrfach behandelt. Es wird also notgedrungen zu Wiederholungen kommen. Ich hoffe, daß die Redundanzen nicht allzu ergiebig erörtert werden müssen.

Meine Damen und Herren, von dem letzten Mal, als wir, noch in Salzgitter auf dem Festplatz, Transporte erörtert haben, sind Ihnen noch Herr Dr. Schwartz und Herr Dr. Lange von der Gesellschaft für Reaktorsicherheit bekannt, die heute auf der Seite "Fachbehörden, Gutachter" Platz genommen haben. Die Gesellschaft für Reaktorsicherheit - ich erlaube mir, sie in dieser verkürzten Bezeichnung zu benennen - hat im Auftrage des Bundesumweltministers eine Studie zur Risikoabschätzung über Transporte zum Lager Konrad gefertigt und steht uns heute als fachkundige Institution zur Beratung zur Verfügung. Sie hat, da es kein offizielles Verfahrensdokument des Antragstellers ist,

diesmal auf der von mir aus gesehen rechten, von Ihnen aus gesehen linken Seite Platz genommen. Es ist also keine offizielle Verfahrensunterlage für den Antragsteller. Insofern haben wir uns diesbezüglich verständigt, daß die Herren mit bei uns auf der Seite der Fachbehörden und Gutachter sitzen mögen.

Für manche noch viel überraschender, aber auch vom letzten Mal bekannt, ist, daß Herr Dr. Collin, Herr Dr. Cosack, die Sie bereits vom letzten Mal kennen, und zusätzlich begleitet von Frau Fasten vom Bundesamt für Strahlenschutz, gleichfalls diesmal wieder auf der Seite "Fachbehörden, Gutachter" sitzen. Das ergibt sich daraus, daß Dr. Collin mit seiner Unterabteilung oder Abteilung - das weiß ich nicht genau - das Thema Transporte radioaktiver Stoffe und Abfälle im Bundesamt für Strahlenschutz in seiner von Herrn Dr. Thomaskes gesonderten Abteilung behandelt. Insofern kann er uns hier fachkundig beratend und Auskunft gebend zur Seite stehen und sitzt gleichwohl als Vertreter des BfS nicht auf der Seite der Antragsteller, sondern auf der Seite "Fachbehörden, Gutachter".

Als letzten besonderen Teilnehmer auf der Seite "Fachbehörden, Gutachter" dürfen wir Herrn Dr. Schmidt von der Deutschen Bundesbahn erwähnen. Herr Dr. Schmidt von der Deutschen Bundesbahn führt die atomrechtliche Aufsicht bezüglich der Transporte der Deutschen Bundesbahn durch. - Habe ich etwas Falsches gesagt, Herr Dr. Schmidt?

**Dr. Schmidt (DB):**

Nein, Nein.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Gut. - Meine Damen und Herren, diese soeben erwähnten Damen und Herren begrüßen wir heute besonders und bedanken uns bei Ihnen, daß Sie heute an der Verhandlung teilnehmen. Wir freuen uns natürlich auch, daß seitens der Kommunen, der Landeshauptstadt Hannover, der Gemeinde Vechelde und der uns sowieso ständig begleitenden Städte Salzgitter, Braunschweig, Wolfenbüttel das kommunale Interesse durch die Entsendung der Vertreter besonders dokumentiert ist. In der Vorbereitung habe ich gehört, daß, nach der Absprache der Einwender untereinander, nicht die Kommunen beginnen wollen, sondern die Gruppe Ökologie für Greenpeace. Bin ich falsch informiert? Herr Neumann!

**Neumann (EW-SZ):**

Zu diesem Tagesordnungspunkt vertreten wir einige Kommunen mehr. Das möchte ich gleich am Anfang sagen - auch für Frau Fink -, damit wir es nachher nicht noch ein paarmal wiederholen müssen. Wir sind zu diesem Punkt Sachbeistand für die Kommunen - ich fange mal mit der entferntesten an -: Seelze, Hannover, Lengede, Vechelde, Braunschweig und Salzgitter und außerdem für die Umweltschutzorganisation

Greenpeace. Mit Greenpeace sollte bei der Darstellung der Betroffenheit der einzelnen Kommunen, die wir vertreten, angefangen werden. Aber zuallererst wird Rechtsanwalt Piontek ein paar einleitende Sätze sagen.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Gut, dann haben wir das geklärt. - Hinsichtlich der von Ihnen erwähnten Stadt Seelze kann ich mich auch wiederholen: Wir haben entsprechend der Weisungslage, diese konsequent umsetzend, die Gemeinde Seelze nicht an diesem Verfahren nach § 13 des Verwaltungsverfahrensgesetzes beteiligen können. Diesbezüglich ist ein Rechtsstreit vor dem Obergericht Lüneburg anhängig. Wir müssen abwarten, was dabei herauskommt. Solange es noch keine rechtskräftige Entscheidung gegen uns gibt, müssen wir davon ausgehen, daß die Stadt Seelze an diesem Verfahren nicht beteiligt ist, da sie keine Einwendungen erhoben hat. Aber das können wir gleich noch einmal mit Herrn Rechtsanwalt Piontek besprechen.

Bevor ich Herrn Rechtsanwalt Piontek das Wort erteile, möchte Herr Dr. Thomauske noch eine Stellungnahme abgeben.

**Dr. Thomauske (AS):**

Wir möchten gerne zunächst eine Stellungnahme abgeben. Vorab zur Klarstellung noch eine Anmerkung zu den Ausführungen der Verhandlungsleitung zu den Verfahrensunterlagen. Die Unterlage, die hier seitens der GAS erarbeitet wurde, ist nicht eine inoffizielle oder keine offizielle Unterlage, es ist keine Unterlage in diesem Verfahren. Es ist eine Studie, die erarbeitet wurde, aber ohne Verfahrensbezug.

Jetzt unsere Stellungnahme zu der Fragestellung der Transporte und hierbei auch zu der Situation der Transportbehandlung in Niedersachsen. Hierzu Herr Rechtsanwalt Scheuten!

**Scheuten (AS):**

Herr Vorsitzender, wir hatten - wenn ich mich richtig erinnere - bereits Ende November Gelegenheit, unsere Rechtsposition vorzutragen. Wegen des langen Zwischenzeitraumes seitdem möchten wir diese Position noch einmal vertiefend vortragen und darlegen, aus welchen Erwägungen - nach unserer Auffassung - die Transporte nicht zu den Genehmigungsvoraussetzungen dieses Verfahrens gehören.

Gegenstand dieses Verfahrens ist die Errichtung und Inbetriebnahme einer Anlage des Bundes zur Sicherstellung und zur Endlagerung radioaktiver Abfälle. Konkret geht es in diesem Verfahren um die Planfeststellung der Schachanlage Konrad als Endlager für radioaktive Abfälle. Sowohl der Regelungsgegenstand als auch der Prüfungsumfang

dieses Planfeststellungsverfahrens ist auf die Anlage Schacht Konrad als solche beschränkt.

Nicht Gegenstand dieses Verfahrens, da weder von dem Regelungsgegenstand noch von dem Prüfungsumfang dieses Verfahrens umfaßt, sind die im Falle eines positiven Planfeststellungsbeschlusses erfolgenden Transporte radioaktiver Abfälle zu der Schachanlage Konrad. Die Transporte radioaktiver Abfälle unterliegen vielmehr gesonderten, von dem Planfeststellungsverfahren nach § 9 b AtG gänzlich getrennten, Genehmigungs- bzw. Prüfungsverfahren.

Daß die Transporte derartiger Abfälle weder Bestandteil des planfeststellungspflichtigen Errichtungstatbestandes noch Bestandteil des Betriebstatbestandes im Sinne des § 9 b AtG und damit auch nicht Regelungsgegenstand des Verfahrens sind, ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Mit der Planfeststellung, d. h. der Genehmigung, der Errichtung und des Betriebes einer Anlage zur Endlagerung radioaktiver Abfälle werden nicht sämtliche in irgendeinem Zusammenhang mit der zu genehmigenden Anlage stehenden Tatbestände mit genehmigt, sondern es werden nur solche Tatbestände mit genehmigt, die in einem funktionalen Zusammenhang zu der Anlage stehen. Jede andere Auffassung würde den Regelungsgegenstand einer derartigen Genehmigung oder eines derartigen Planfeststellungsbeschlusses überdehnen. Im Hinblick auf die Transporte von Abfällen ist ein derartiger funktionaler Zusammenhang nur insoweit anzuerkennen, als sich die Transporte innerhalb des Anlagengeländes bewegen. Diese Transporte, nämlich innerhalb des Anlagenzaunes, sind dementsprechend vom Antragsteller betrachtet worden. - Diese Diskussion haben wir gerade auch in den letzten beiden Tagen geführt. - Ein derartiger erforderlicher funktionaler Zusammenhang besteht dagegen bei Transportvorgängen außerhalb des Anlagenzaunes nicht. Diese Transportvorgänge sind nicht mehr Bestandteil des Anlagenbetriebes.

Daß die Transporte radioaktiver Abfälle auch nicht dem Prüfungsumfang des Verfahrens unterfallen, ergibt sich aus folgendem:

Zwar kann der Prüfungsumfang eines Planfeststellungsverfahrens wie auch eines Genehmigungsverfahrens über den Regelungsgegenstand hinausgehen. Ebenso wie der Regelungsgegenstand ist aber auch der Prüfungsumfang an dem jeweils planfestzustellenden Vorhaben orientiert und auf dieses begrenzt. Umstände, die nicht das Vorhaben selbst betreffen, können ebensowenig in den Prüfungsumfang wie in den Regelungsgegenstand einbezogen werden. Um solche Umstände handelt es sich nach unserer Auffassung aber bei den Transporten von Abfällen außerhalb des Anlagengeländes.

Daß Transporte von und zu genehmigungsbedürftigen Anlagen nicht bei der Genehmigung der jeweiligen

Anlage, zu oder von der solche Transporte stattfinden, mit zu genehmigen ist, ist in der Rechtsprechung wiederholt dargelegt worden. So hat das OVG Lüneburg bereits in seinem Beschluß vom 30.12.1982, veröffentlicht in "DVBl.", 1983, Seite 187, 188, dargelegt, daß der Betrieb eines Kraftwerkes die Transporte radioaktiver Stoffe zwar bedingt, der Betrieb auf der einen Seite und die Transporte auf der anderen Seite aber dennoch nicht einer Genehmigung, sondern verschiedenen Genehmigungen unterfallen. Ebenso hat auch der VGH Baden-Württemberg in seinem Beschluß vom 27.10.1983, veröffentlicht in "DVBl.", 1984, Seite 880, entschieden, daß die Transporte radioaktiver Stoffe nicht Gegenstand eines atomrechtlichen Anlagenbescheides sind.

Diese Rechtsprechung hat das OVG Lüneburg als Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht am 21. Oktober 1992 in seiner Entscheidung zum Brennelementwerk Lingen - Herr Rechtsanwalt Nümann hat diese Entscheidung vor einiger Zeit hier zitiert - bestätigt. Nach den mündlichen Erörterungen vor dem OVG Lüneburg im Verfahren Pilotkonditionierungsanlage, an der auch das Niedersächsische Umweltministerium beteiligt war, ist als sicher davon auszugehen, daß das Oberverwaltungsgericht seine Auffassung zu diesem Komplex bestätigen wird. In dem von mir eben zitierten Urteil zum Brennelementwerk Lingen hat das OVG festgestellt - ich darf zitieren -

"daß solche mit dem Transport von Kernbrennstoffen zusammenhängenden Sicherheitsprobleme nicht im Verfahren zur Genehmigung einer Anlage zu prüfen sind, die Ziel derartiger Transporte ist".

Etwas anderes ergibt sich - darauf hat Herr Nümann hingewiesen - ausnahmsweise nur dann, wenn sich standortspezifische Besonderheiten der Anlage im Hinblick auf die Transportwege zu der Anlage ergeben. Das bedeutet aber nicht, daß der Transport insoweit zu den Genehmigungsvoraussetzungen gehört, sondern es ist dies dann eine Standortfrage. Unter solchen Umständen kann im Einzelfall der Standort einer Anlage unzulässig sein, wenn diese nur unter Inkaufnahme von besonderen Gefahren für die Umgebungsbevölkerung erreicht werden kann, etwa - darauf hat auch das OVG Lüneburg abgehoben - weil die einzige vorhandene Zufahrt durch ein dicht besiedeltes Wohngebiet führt. Solche Standortbesonderheiten liegen hier im konkreten Fall jedoch nicht vor. In der unmittelbaren Umgebung der Anlage findet sich gar keine Besiedlung, durch welche die Transportwege hindurchführen.

Diese, sämtliche atomrechtliche Genehmigungsverfahren im Sinne des § 7 des Atomgesetzes betreffenden Urteile sind nach unserer Überzeugung auch auf das atomrechtliche Planfeststellungsverfahren zu übertragen. Der Umgang mit radioaktiven Stoffen außerhalb des Anlagenzauns

unterfällt nach der Gesamtsystematik des Atomgesetzes weder einer Genehmigung im Sinne des § 7 Abs. 1 noch einem Planfeststellungsbeschluß nach § 9 b, da er Gegenstand gesonderter atomrechtlicher Prüfungsverfahren ist.

Der Transport radioaktiver Stoffe - wir haben dies bereits vor einigen Wochen diskutiert - ist Gegenstand derartiger gesonderter atomrechtlicher Prüfungs- und Genehmigungsverfahren, und zwar für Kernbrennstoffe gemäß § 4 AtG und für sonstige radioaktive Stoffe gemäß § 8 der Strahlenschutzverordnung. Dem steht auch nicht entgegen, daß die Strahlenschutzverordnung in § 9 Abs. 3 den Transport sonstiger radioaktiver Stoffe oder kernbrennstoffhaltiger Abfälle dann von einer Genehmigung nach § 8 der Strahlenschutzverordnung freistellt, wenn er nach der Gefahrgutverordnung Eisenbahn, nach der Gefahrgutverordnung See oder aufgrund einer besonderen Erlaubnis nach § 27 des Luftverkehrsgesetzes erfolgt. Diese Ausnahmen gehen allein darauf zurück, daß andere Prüfverfahren an die Stelle des Prüfungsverfahrens nach § 8 Abs. 1 der Strahlenschutzverordnung treten, der Verordnungsgeber also die erforderliche Sicherheit der Transporte bereits in anderer Weise als durch ein gesondertes atomrechtliches Prüfungsverfahren im Sinne des § 8 der Strahlenschutzverordnung als gewährleistet angesehen hat. So enthält beispielsweise die für den Eisenbahntransport geltende Gefahrgutverordnung Eisenbahn weitreichende und strenge Anforderungen an unfallsichere Verpackungen und an Aktivitätsbegrenzungen. Ebenso ist die technische Sicherheit bezüglich der Strahlenexposition und der Freisetzungsraten vollständig in der Gefahrgutverordnung geregelt. Der Transport radioaktiver Stoffe ist also unter Berücksichtigung nuklearspezifischer Regelungen in vollem Umfang Gegenstand gesonderter, im Atomgesetz, in der Strahlenschutzverordnung beziehungsweise in außerhalb dieser beiden Verordnungen beziehungsweise Gesetze geregelten Vorschriften vorgesehen. Schon wegen des Vorrangs dieser besonderen Regelungen ist der Transport radioaktiver Stoffe weder Gegenstand einer Genehmigung nach § 7 noch Gegenstand eines Planfeststellungsbeschlusses nach § 9 b.

Herr Vorsitzender, diesem Gedankengang folgend, hat - wenn auch nicht in einem atomrechtlichen Verfahren, sondern in einem abfallrechtlichen Planfeststellungsverfahren - nach unserer Information die Bezirksregierung Braunschweig in ihrem Planfeststellungsbeschluß zur Sonderabfallanlage Pyrolyse Salzgitter dargelegt, daß der Transport des Sondermülls zu der Anlage innerhalb des Planfeststellungsverfahrens und innerhalb des Planfeststellungsbeschlusses nicht zu betrachten ist. Die Bezirksregierung hat in ihrem Planfeststellungsbeschluß - richtigerweise - dargelegt,

daß der Transport des Sondermülls zu der Anlage nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

Diese in diesem Planfeststellungsbeschuß zum Ausdruck gekommene Auffassung der Bezirksregierung Braunschweig, die sich mit unserer Auffassung deckt, läßt sich selbstverständlich in gleicher Weise auf das atomrechtliche Verfahren übertragen. Diese Übertragung müßte eigentlich auch vom niedersächsischen Umweltministerium als Genehmigungsbehörde dieses Planfeststellungsverfahrens geteilt werden, da das Niedersächsische Umweltministerium in abfallrechtlichen Angelegenheiten zwar nicht Genehmigungsbehörde, so aber doch Aufsichtsbehörde der Genehmigungsbehörde, hier der Bezirksregierung Braunschweig, ist.

Vor diesem Hintergrund ist es für uns wenig verständlich, daß die Planfeststellungsbehörde desselben Ministeriums den gleichen Sachverhalt zeitgleich unterschiedlich rechtlich wertet. Wir sehen uns in unserer Auffassung durch die Rechtsprechung zu den Anlagen nach § 7 bestätigt und sehen uns auch in Übereinstimmung mit dem rechtlichen Ansatz des Planfeststellungsbeschlusses zur Pyrolyseanlage.

Vor diesem Hintergrund ist für diesen Erörterungstermin folgendes zu bemerken: Der Erörterungstermin kann über den Regelungs- und Prüfungsrahmen des Genehmigungsverfahrens nicht hinausgehen. Wir haben darauf mehrfach hingewiesen. Nach § 8 Abs. 2 der Atomrechtlichen Verfahrensverordnung dient der Erörterungstermin allein dazu, die Einwendungen zu erörtern, die für die Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen des konkreten Vorhabens von Bedeutung sein können. Diese Bedingung wird von Einwendungen, die sich auf Transporte radioaktiver Abfälle beziehen, nicht erfüllt. Diese Einwendungen sind daher nicht im Rahmen dieses Erörterungstermins mit rechtlicher Relevanz für den Planfeststellungsbeschuß zu erörtern.

Dies ist unsere Rechtsposition zum Komplex Transport.

#### **VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Scheuten. Sie haben uns angesprochen. Deswegen möchte ich gern zwei Sätze sagen.

Erstens. Zur abfallrechtlichen Planfeststellung der Pyrolyseanlage Salzgitter kann ich an dieser Stelle nicht Stellung nehmen.

Zweitens. Sie weisen richtig daraufhin, daß die Präjudizien, auf die Sie sich berufen, Entscheidungen zu atomrechtlichen Teilgenehmigungen sind. Es bleibt für uns bei der Rechtsauffassung, die auch im Atomgesetz entsprechend verankert ist, daß gemäß § 9 b Abs. 4 Satz 2 Nr. 1 Ihre Anlage nur errichtet werden kann, wenn Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten sind, die nicht durch inhaltliche Beschränkungen oder Auflagen verhindert werden können. Das konstituiert einen Prüfungsgegenstand, der je nach konkretem Anhaltspunkt über den engeren

Anlagenbegriff und den Anlagengegenstand hinausgeht. Es ist hier Recht der Planfeststellung anzuwenden.

Es ist Ihnen bekannt, daß wir diese Position vertreten. Wie die Gerichte entscheiden werden, werden wir möglicherweise abzuwarten haben. Ich denke, wir sollten es jetzt nicht zu einer Auseinandersetzung zwischen uns kommen lassen. Die Positionen sind klar und eindeutig und ausgetauscht. Dieser Termin ist - das wissen Sie - aus unserer Sicht der Termin der Einwender. Die werden, denke ich, auch zu dieser Rechtsauffassung noch einiges zu sagen haben.

Herr Rechtsanwalt Piontek!

#### **Piontek (EW):**

Ich spreche für die Einwender Hannover und Vechelde und auch, falls Sie dies als zulässig ansehen, Herr Vorsitzender, für Seelze. Aber da sich die Ausführungen inhaltlich gleichen, können Sie davon ausgehen, daß ich nicht mehr explizit für Seelze spreche, Sie das aber inhaltlich sehr wohl in diesen Zusammenhang stellen können.

Ich möchte kurz darlegen, wie wir zusammen mit den Sachbeiständen zu diesem Thema vortragen wollen. Ich möchte zunächst nur kurz auf die Rechtsproblematik, die dem Thema Transportrisiken zugrunde liegt, eingehen. Sodann wird der Sachbeistand Herr Neumann zur tatsächlichen Lage vortragen. Dann werden, soweit gewünscht, die Einwender im einzelnen zur Betroffenheit durch die Transportrisiken aus ihrer eigenen Sicht, aus kommunalen Belangen, vortragen, bevor wir dann - davon gehe ich aus - in der nächsten Woche im einzelnen über die sich hier im Gesamtzusammenhang stellenden Fragen detaillierter reden werden.

Zunächst zum Einführen der Problematik Transportrisiken aus rechtlicher Sicht in den Termin: Wir haben die Ansicht gehört, die eben vorgetragen worden ist. Wir kennen auch die Ansicht des Ministeriums. Wir kennen auch die Weisung. Vor diesem Hintergrund, sollte man meinen, wäre es eigentlich müßig, jetzt noch sehr lange darüber zu reden. Ich gehe aber davon aus, daß die Weisung doch nicht so weit reicht, daß das Ministerium in seiner Beschlußfassung schon gebunden sei. So wie ich es sehe, geht es zunächst einmal darum, wie das Thema hier auf dem Termin zu behandeln ist. Gleichwohl hat aber das Ministerium auch gesagt, daß zumindest inhaltlich darüber geredet werden kann, wenn auch die Wertung feststeht.

Es ist ja eine Studie angefertigt worden, so daß auch für das Bundesamt für Strahlenschutz diese Materie nicht völlig ohne Belang ist. Herr Thomas hat eben allerdings betont, daß sie ohne Bezug zu der hiesigen Erörterung angefertigt worden sei. Gleichwohl muß man sich fragen, warum sie denn angefertigt worden ist. Offenbar gibt es auch auf seiten des Bundesamtes für Strahlenschutz die Überlegung, was eigentlich für den Bereich der Stadt Braunschweig

- darauf beschränkt sich diese Studie im wesentlichen - passiert, wenn Transporte in der beabsichtigten Zahl über den Rangierbahnhof Braunschweig geführt werden. So ganz ohne Bezug zu den Überlegungen, die Sie angestellt haben, bevor Sie den Plan aufgestellt haben, scheint also die Frage der Transportrisiken nicht zu sein, oder ist es so, daß Sie nur dem Interesse der Bevölkerung und einem gewissen Druck von seiten der Kommunen nachgekommen sind, ohne hierzu rechtlich verpflichtet zu sein?

Aber wie dem auch sei, bislang ist aus meiner Sicht die vom Bundesamt für Strahlenschutz vertretene Rechtsposition, die von Herrn Scheuten hier noch einmal kurz vorgetragen worden ist, daß nämlich Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses nach § 9 b nicht die Frage sei, inwieweit Risiken in der Umgebung für den Transport bestehen, jedenfalls noch nicht eindeutig beantwortet worden. Ich denke, Ausgangspunkt unserer Überlegungen muß immer sein, daß das Atomgesetz lückenlosen Schutz vor allen Gefahren, die mit dem Umgang mit radioaktiven Stoffen in jeder vom Gesetz gebilligten Form verbunden sind, bieten soll. Das steht fest. Auf diesen rechtlichen Standpunkt werden wir uns einigen können.

In der Tat ist natürlich die Frage: Erstens. Welche Risiken bestehen? Das ist eine tatsächliche Frage, die wir im Anschluß erörtern wollen. Ich werde jetzt erst einmal unterstellen, daß Risiken bestehen. Zweitens, wenn solche Risiken bestehen, in welchen Verfahren muß denn ein Schutz vor diesen Risiken gewährt werden? Das Bundesamt für Strahlenschutz hat ausgeführt, dieser Schutz sei durch das für den Transport erforderliche Genehmigungsverfahren nach § 4 des Atomgesetzes beziehungsweise §§ 8 und 9 der Strahlenschutzverordnung gewährleistet. Hier setzen wir schon ein und sagen: Was in diesen Genehmigungen an Risiken bewältigt wird, ist gar nicht das, was wir eigentlich meinen. Es handelt sich um Einzelfalltransportgenehmigungen, die im wesentlichen nur auf die Transportsicherheit im einzelnen gerichtet sind und gar nicht einmal darauf, welche Folgen mögliche Unfälle mit Freisetzung radioaktiver Stoffe haben können. Wesentlich ist, daß es sich um Einzelfallgenehmigungen handelt. Die Risiken, die wir hier einwenden, resultieren aber gerade daraus, daß es sich um eine Vielzahl von Transporten handelt.

Wir sind auch nicht Einwender, wie es sie früher schon einmal bei Atomanlagen anderer Art gegeben hat, die sagen, weil ein oder zwei Transporte bei uns vorbeiführen, fühlen wir uns gefährdet, sondern uns geht es um die hohe Zahl der Transporte. Die Zahl ist hoch. Das werden Sie eingestehen müssen. Wie hoch sie im einzelnen ist, läßt sich Ihrem Plan noch nicht einmal so genau entnehmen. Dazu muß man Rückschlüsse ziehen. Aber die Zahl ist jedenfalls so hoch, wie sie im Vergleich zu früher zu beurteilenden Sachverhalten bei anderen Atomanlagen noch nie gewesen ist. Daraus resultieren die Risiken, die wir be-

handelt wissen möchten: Was passiert, wenn bei einem Anwohner oder einer kommunalen Einrichtung, die sich in der Nähe von Gleisanlagen oder von Gefährdungspunkten wie Rangierbahnhöfen befindet, eine Vielzahl von Transporten vorbeigeht. Ist die Belastung im Normalfall, wenn über Nacht Fahrzeuge auf solch einem Rangierbahnhof stehenbleiben müssen, möglicherweise nicht doch risikvoll? Vor allen Dingen: Was passiert, wenn Unfälle beim Transport passieren?

Das Risiko von Unfällen erhöht sich selbstverständlich mit der Anzahl der Transporte. Inwieweit es sich erhöht, ist bei den Genehmigungen, die für den Einzeltransport zu erteilen sind, niemals Gegenstand der Prüfung. Wir sehen hier also ein Risiko, das besteht und gleichwohl in keinem atomrechtlichen Genehmigungsverfahren abgedeckt ist. Das ist der eine Punkt, lückenloser Schutz des Atomgesetzes bedeutet: Irgendwo muß das Risiko der Vielzahl von Transporten abgedeckt sein. Das ist nicht der Fall, wenn wir nur die Transportvorschriften heranziehen. Deshalb muß dieses Risiko im atomrechtlichen Verfahren mit geprüft werden.

Hier wurde behauptet, daß sich die Rechtsprechung bereits ausreichend mit diesem Problem beschäftigt habe. Ich sage, das hat sie nicht. Alles, was bislang an Entscheidungen hierzu gekommen ist, betrifft Einzeltransporte, betrifft Kläger, die nur - in Führungszeichen - behaupten konnten, durch ein, zwei, drei oder vier Transporte pro Jahr möglicherweise betroffen zu sein, also ein Sachverhalt, der überhaupt nicht vergleichbar ist mit dem Sachverhalt, den wir hier zu prüfen haben.

Noch ein Wort zu dem auch erwähnten Verfahren Pilotkonditionierungsanlage Gorleben. Es ist richtig, nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung müssen wir wohl wohl davon ausgehen, daß das Obergericht Lüneburg, die Klägerin, in diesem Fall die Samtgemeinde Bevensen, nicht hören wird mit dem Argument, sie sei gefährdet durch die Transporte, die durch ihr Gebiet führen. Aber auch hier ein völlig unvergleichlicher Sachverhalt: Es war nämlich in diesem Verfahren gar nicht genau bestimmbar, wieviel Transporte über das Gebiet führen würden, schon gar nicht war bestimmbar, weil die Planunterlagen in diesem Zusammenhang unergiebig waren, an welchen Gefährdungspunkten diese Transporte möglicherweise vorbeiführen, so daß von der tatsächlichen Seite her dieser Fall in keiner Weise mit dem hier zu beurteilenden vergleichbar ist.

Entscheidend scheint mir in diesem Zusammenhang folgender Unterschied zu sein: Was bislang die Rechtsprechung zu Transportrisiken festgestellt hat, betrifft, wie Sie wissen, Anlagen nach § 7 a, die ganz andere Genehmigungsveroraussetzungen haben. Hier haben wir erweiterte Genehmigungsveroraussetzungen. Sie schütteln den Kopf, Herr Dr. Scheuten. Sie sind in atomrechtlicher Hinsicht weitgehend identisch. Aber - das ist schon vom Vorsitzenden erwähnt worden -

hinzu kommt natürlich, daß das Ganze als Planfeststellungsverfahren und nicht als einfaches Genehmigungsverfahren wie im § 7 des Atomgesetzes ausgestaltet ist und daß eine weitere Genehmigungsvoraussetzung "Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit" im Vergleich zu § 7 hinzugekommen ist; was immer das zu bedeuten hat, muß man sagen, denn Rechtsprechung zum Wohl der Allgemeinheit im Sinne des Atomgesetzes kenne ich noch nicht. Das verändert die Rechtslage doch erheblich.

Wenn wir einmal bei dem Recht der Planfeststellung bleiben, so ist im Planfeststellungsverfahren eben nicht nur von den unmittelbaren Auswirkungen einer Anlage im engeren Sinne, also von dem, was innerhalb des Zaunes passiert, auszugehen, sondern es ist ein Plan zu machen, der auch weitgehend raumrelevant ist, der nämlich die Belange einzubeziehen hat, die in der weiteren Umgebung - wie weit die Umgebung ist, ist offen in der Rechtsprechung und wird nach der Problemlage zu beurteilen sein - vorhanden sind. Da kommen wir auch in den Zusammenhang der Standortfragen, die ja durchaus mitzuberücksichtigen gewesen sind.

Wir hätten uns in diesem Zusammenhang gewünscht, wenn ähnlich wie im Abfallrecht ein Plan gemacht worden wäre, der alle Abfallströme aufzeigt, die Sie zu bewältigen haben, auch unter Berücksichtigung der Frage, wie die Transporte bewältigt werden. Es ist im Planfeststellungsrecht anerkannt, daß der Plan sämtliche Belange zu optimieren hat. Natürlich muß er dabei nicht nur die Belange des Bundesamtes für Strahlenschutz optimieren, sondern selbstverständlich auch die Belange der Umgebung wie zum Beispiel die Belange der von uns vertretenen Kommunen. Es wäre meiner Meinung nach erforderlich gewesen, daß die Abfallströme ihrer Herkunft nach bezeichnet worden wären, ihrer Gefährlichkeit nach bezeichnet worden wären, im Hinblick auf Umfang und Aktivität, im Hinblick auf Verpackungsmöglichkeiten und ähnliches, daß völlig offengelegt worden wäre, welches Problem Sie haben, die Abfälle von den einzelnen Entstehungsorten, sei es Frankreich oder Großbritannien, seien es Anlagen innerhalb der Bundesrepublik, zu beschreiben und das Problem, wie man diese Abfallmengen am besten, am sichersten zu einem Endlager schafft, zum Gegenstand des Planes zu machen. Dann wäre vielleicht herausgekommen, daß die Anlage besser im Westen der Bundesrepublik - oder was weiß ich, wo - gestanden hätte, und es wäre vielleicht dabei herausgekommen, daß es ein zu großes Risiko ist, die Transporte alle über den Rangierbahnhof Seelze oder über den Rangierbahnhof Braunschweig zu führen. Der Rangierbahnhof Seelze ist natürlich auch der Gefährpunkt, der Hannover besonders interessiert.

Ich bin der Meinung, daß diese Fragen in Ihrem Plan mit hätten behandelt werden müssen. Das haben Sie nicht gemacht. Daher liegt ein Verstoß auch gegen das Planfeststellungsrecht vor, ganz abgesehen davon, ob

nicht auch unter der Genehmigungsvoraussetzung, daß eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu vermeiden ist, auch eine Betrachtung des Transportrisikos geboten gewesen wäre.

Das soll als Einstieg in die Rechtsproblematik genügen. Ich hoffe, daß Sie das nicht herausgefordert hat, auf der rechtlichen Ebene noch einmal zu antworten. Ich denke, wir sollten Rechtsprobleme immer dann einstreuen, wenn es aus tatsächlicher Sicht geboten erscheint, und es jetzt einmal bewenden lassen und uns der tatsächlichen Seite zuwenden. Allerdings wird Herr Nümann als Vertreter von Lengede die rechtlichen Gesichtspunkte doch noch ergänzen.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Bitte sehr!

**Nümann (EW-Lengede):**

Gestatten Sie mir, daß ich doch noch ein paar Punkte vertiefe. Sehr geehrter Herr Kollege Scheuten, Sie haben eben Ihre von mir so getaufte Werkszaun- oder Werkstörtheorie zum wiederholten Male vertieft. Sie erinnern sich vielleicht noch an die Diskussion über die Verkehrsabläufe vor ein paar Tagen. Eigentlich müßte Herrn Göhring von der DBE bei dem, was Sie gerade vorgetragen haben, das Herz in die Hose gerutscht sein, denn wir haben gehört, daß die Übergabe von Waggons vor dem Werkszaun mittels einer Lok der DBE stattfindet, daß keine Lok der VPS auf das Werksgelände fahren soll. Ich frage Sie schon, Herr Kollege, wenn Sie sagen, am Werkszaun ende nicht nur der Planfeststellungsbeschluß, sondern logischerweise auch Ihr Planfeststellungsbeschluß --- Ich weiß nicht, welche Konsequenzen Sie für sich selber einschätzen, wenn Sie so vortragen.

Zweite Frage, auch an Sie gerichtet: Wie kommt es, daß Ihr Mandant eine Verkehrsanbindung beantragt, die ersichtlich außerhalb des Werkszaunes liegt, und gleichzeitig im Antrag behauptet, das werde von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses, ergo auch von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsantrages mit erfaßt. Das ist für mich logisch nicht nachvollziehbar.

Sie haben eine Reihe von Entscheidungen zitiert. Mit diesen habe ich mich vor einiger Zeit schon einmal auseinandergesetzt. Sie haben zunächst eine Entscheidung vergessen, die ich deshalb für wichtig halte, weil wir uns gegenwärtig in einem Planfeststellungsverfahren befinden. Ich habe seinerzeit vorgetragen und gestatte mir dies heute noch einmal zu wiederholen und gelegentlich zu kommentieren: Ausgangspunkt meiner Überlegungen ist die Entscheidung - die Sie nicht zitiert haben - des Bayerischen Verfassungsgerichtshofes vom 29.4.1987 über die Klage der Stadt Nürnberg in dem Bebauungsplan für die Wiederaufbereitungsanlage Wackersdorf, unter anderem abgedruckt in "Umwelt- und Planungsrecht", 1988, Seite 306. Die Stadt

Nürnberg, die auf ihr Stadtgebiet betreffende Transportrisiken hingewiesen hatte, ist in diesem Verfahren zugegebenermaßen unterlegen. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof - nicht der Verfassungsgerichtshof, sondern der Verwaltungsgerichtshof, das nur nebenbei - hat diesen Bebauungsplan übrigens später durch Urteil vom 29.1.1988, abgedruckt in der "Neuen Zeitschrift für Verwaltungsrecht", abgekürzt "NVwZ", 1988, Seite 546, für nichtig erklärt. Die Frage, weshalb es in dieser Situation noch auf einen Bebauungsplan ankam, brauche ich hier nicht zu vertiefen. Ich beschäftige mich aber mit den Gründen der Entscheidung des Bayerischen Verfassungsgerichtshofes.

Der Klage der Stadt Nürnberg gegen diesen Bebauungsplan blieb der Erfolg versagt, weil, wie der Bayerische Verfassungsgerichtshof meinte, die örtliche Bauleitplanung nicht in die Abwägung habe einbeziehen müssen, welche Transportwege zu und von der Wiederaufbereitungsanlage in Betracht kämen. Nun hätte, da wir uns hier mit Planungsrecht befassen, sich der Bayerische Verfassungsgerichtshof, analog zu Ihrer Argumentation eben, mit der Frage befassen können: Ist das Regelungsgegenstand eines Bebauungsplanes, ja oder nein? Interessanterweise hat der Bayerische Verfassungsgerichtshof diesen Weg der Begründung seiner Klageabweisung nicht gewählt, sondern angegeben, solche überregionalen Belange seien nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Die Begründung, die herangezogen wird, ist wiederum interessant. Der Bayerische Verfassungsgerichtshof wollte offenbar sinngemäß sagen, daß solche überregionalen Belange Gegenstand der landesweiten und regionalen Raumordnung seien, und zitiert dann das nachbargemeindliche Abstimmungsgebot, damals gemäß § 2 Abs. 4 des Bundesbaugesetzes, heute finden Sie es in § 2 Abs. 2 BauGB. Dieses Abstimmungsgebot besagt, daß die Bauleitplanungen benachbarter Gemeinden untereinander abgestimmt werden sollen. Ich erwähne das deshalb, weil Bauleitplanung und Planfeststellung rechtlich zwar verschiedene Dinge sind, aber gleichwohl gerade unter dem Planungsgesichtspunkt auch verwandt sind. Würde man einmal als Kontrollüberlegung unterstellen, für die Schachanlage Konrad müßte vorbereitend ein Bebauungsplan aufgestellt werden - auf die Frage, ob es hierfür eigentlich eines Bebauungsplanes bedurft hätte, komme ich zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal zurück -, dann stößt man auf eine Parallelvorschrift zu § 2 Abs. 2 BauGB, die ich auch schon zitiert habe, § 4 Abs. 5 des Bundesraumordnungsgesetzes. Die sagt, daß Planungen öffentlicher Planungsträger aufeinander abzustimmen sind. Damit breche ich an dieser Stelle den Abzweig zum Raumordnungsgesetz auch gleich wieder ab, Herr Schmidt-Eriksen.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke!

**Nümann (EW-Lengede):**

Bittel - Aus diesem Abstimmungsgebot folgt jedenfalls, daß Planungen öffentlicher Planungsträger aufeinander abzustimmen sind. In diesem Punkte unterscheidet sich das Planfeststellungsrecht des § 9 b entscheidend von einer Betriebsgenehmigung für ein Kernkraftwerk.

Der Bayerische Verfassungsgerichtshof hat dann in der Tat die Klage der Stadt Nürnberg mit einer weiteren Hilfsbegründung abgewiesen und gemeint, die Transporte von und zur Wiederaufbereitungsanlage seien nicht Regelungsgegenstand des Bebauungsplanes für die Wiederaufbereitungsanlage, weil sie der gesonderten Genehmigungspflicht nach § 4 des Atomgesetzes und § 8 der Strahlenschutzverordnung unterlägen. Diese Hilfsbegründung des Bayerischen Verfassungsgerichtshofes ist dann allerdings merkwürdigerweise relativ kurz und stützt sich ohne inhaltliche Auseinandersetzung lediglich begründungshalber auf zwei Entscheidungen des VGH Baden-Württemberg und des Oberverwaltungsgerichtes Lüneburg. Das sind die beiden Entscheidungen aus den Jahren 1982 und 1983, die Sie soeben zitiert haben. Ich werde mich mit diesen beiden Entscheidungen gleich noch einmal beschäftigen, um aufzuzeigen, wie Rechtsprechung zustande kommt, die Sie hier wiederum begründungshalber zitieren. Ich erlaube mir dabei den Schlenker, zu sagen, daß Sie kein einziges Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zitiert haben und zitieren können. Ich hätte gerne eines gefunden, denn das würde auch für mich einiges erleichtern.

Kurz noch einmal zur Parallele zwischen Planfeststellungsrecht und Bauplanungsrecht: Selbstverständlich gehören Emissionen zugelassener Vorhaben innerhalb eines Bebauungsplanes und die Auswirkungen des Ziel- und Quellverkehrs auf die Umgebung zum notwendigen Abwägungsmaterial eines Bebauungsplanes. Wie Sie wissen, Herr Kollege Scheuten, macht die Rechtsprechung beim Abwägungsgebot zwischen Bebauungsplan und Planfeststellungsbeschluß - überblicksweise beurteilt - eigentlich keinen Unterschied. Aus der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes - ich erlaube mir, es an dieser Stelle für meine Position heranzuziehen - den Begriff des "räumlichen Umgriffs" für das Abwägungsgebot. Dieser räumliche Umgriff des Abwägungsgebotes - das ist die Frage der Begründung - geht, wie Sie sehen, im Bauplanungsrecht selbstverständlich über den Regelungsumfang eines Bebauungsplanes hinaus, wobei allerdings umgekehrt die Rechtsprechung beim Regelungsgegenstand des Bebauungsplanes auch sagt, daß man die Konflikte bewältigen muß. Das Konfliktbewältigungsgebot als eine Untervariante des Abwägungsgebotes kann es gebieten, beim Bebauungsplan wegen des räumlichen Umgriffs auch den Regelungsgegenstand auszuweiten.

Ich beschäftige mich nun mit den beiden Entscheidungen, die Sie außerdem begründungshalber herangezogen haben. Man sollte sich doch etwas mit den Sachverhalten beschäftigen, die den beiden Entscheidungen zugrunde lagen. Es war mir eine wahre Freude, als ich mich mit der Entscheidung des Bayerischen Verfassungsgerichtshofes beschäftigt habe, daß die zitierten Entscheidungen eigentlich gar nichts mit der Frage der Einbeziehung der Transportrisiken zu tun hatten. Die von Ihnen, Herr Scheuten, zitierten Entscheidungen des OVG Lüneburg und des VGH Baden-Württemberg, sagen dazu unmittelbar gar nichts, sie hatten auch keinen Anlaß dazu. Daß der Bayerische Verfassungsgerichtshof gleichwohl zitiert hat, wirft ein bezeichnendes Licht auf die Arbeit von Juristen. Ich will mich selber da keineswegs anschließen. Es ist eben so passiert.

Im einzelnen: Der Anfechtungskläger im Falle der Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Baden-Württemberg vom 27.10.1983 - es ging um das Kernkraftwerk Neckar II - hatte gerügt, die angefochtene Genehmigung sei rechtswidrig, weil die Entsorgung nicht gesichert sei. Es ging also um die Entsorgungsvorsorgeregelung, nicht um den Transport. Unter Anwendung des Grundsatzes, daß ein Anfechtungskläger gegen eine Genehmigung zugunsten eines Dritten nur dann zulässigerweise klagen kann, wenn Genehmigungsvorschriften den Schutz eines individualisierbaren Kreises von Drittbetroffenen und nicht nur der Allgemeinheit bezwecken, hat der Verwaltungsgerichtshof Mannheim dahingehend argumentiert, daß noch nicht feststehe, wo und wie die Entsorgung stattdessen, daher sei im Prinzip mindestens jeder Bewohner der Bundesrepublik Deutschland betroffen. Allenfalls in einem Nebensatz befaßt sich der Verwaltungsgerichtshof Mannheim, Baden-Württemberg mittelbar mit der Transportfrage. Es könne nämlich völlig offen sein, ob und wo Gefahren aus einer mangelhaften Entsorgung auftreten werden. Dies kann am Ort des Zwischenlagers, einer Wiederaufbereitungsanlage, eines Endlagers, im Inland oder im Ausland, auf den Transportwegen der Fall sein. Transportwege sind also gerade mit zwei Worten eingeflochten, ohne daß sich der Verwaltungsgerichtshof damit beschäftigt hätte. Er hatte nach der Rechtslage auch gar keinen Anlaß dazu.

Analysiert man schließlich den Beschluß des Obergerichtes Lüneburg vom 30.12.1982, zitiert in "DVBl.", 1983, Seite 187, den seinerseits der Verwaltungsgerichtshof Mannheim begründungshalber herangezogen hatte, stellt man fest, daß es in diesem Falle um den Beweisantrag des Klägers gegen die erste Teilgenehmigung für das Kernkraftwerk Brokdorf ging. Der Beweisantrag hatte zum Inhalt, daß die Entsorgung des Vorhabens ungelöst sei, weil radioaktive Abfälle in Salzstöcken nicht sicher endgelagert werden können. Die Transportfrage war somit im Beweisantrag offenbar gar nicht angesprochen worden und konnte daher vom

OVG Lüneburg auch nicht entschieden werden. Das bedeutet aber wiederum, daß die Entscheidung des OVG Lüneburg zur Begründung des Bayerischen Verfassungsgerichtshofes ebenfalls nicht herangezogen werden konnte.

Herr Kollege Scheuten, ich bin an dieser Stelle auch deshalb etwas tiefer auf Ihre Urteilszitate eingegangen, um einmal so richtig zu demonstrieren, wie sich Schritt für Schritt in der Rechtsprechung eine herrschende Meinung zu bestimmten Fragen herauskristallisiert. Da entscheidet das eine Gericht ein bißchen was, das andere Gericht zitiert, hält das bißchen aber für das Ganze, das nächste Gericht zitiert wieder, und auf diese Art und Weise entstehen dann die sogenannten herrschenden Meinungen. Bei dieser Situation werden Sie es mir sicherlich abnehmen, daß es einen gewissen Reiz hat, diese Frage doch einmal bis zum Bundesverwaltungsgericht zu treiben.

(Beifall bei den Einwendern)

#### **VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Nümann. - Ich möchte dem BfS, wenn es denn seinerseits möchte, gerne Gelegenheit zur Stellungnahme geben.

Die Planfeststellungsbehörde ist in zwei Punkten angesprochen worden, einmal durch Rechtsanwalt Piontek, obiter dicta, nebenbei, in einer Aussage, die man so verstehen könnte, daß die Weisungslage durch den Bundesumweltminister jedenfalls nicht bedeute, daß man im Rahmen der Beschlußfassung, wenn es denn um einen Planfeststellungsbeschluß gehen würde, gehindert sei, just das, was wir heute erörtern, auch in die Entscheidung mit einfließen zu lassen, da die Weisungslage nur das Verfahren umfasse. Das ist eine Auffassung, die sich eine Planfeststellungsbehörde, wenn sie denn so zu verstehen gewesen sein sollte, nicht zu eigen machen kann, weil jegliche Beschlußfassung ein Verfahren voraussetzt. Wenn wir gewiesen sind, daß etwas nicht Gegenstand des Verfahrens ist, umfaßt das nach unserer Auffassung natürlich auch die entsprechende Entscheidung, die in diesem Verfahren getroffen wird.

Ein Punkt bei Ihnen, Herr Nümann, der in der Auseinandersetzung mit Herrn Scheuten eine rhetorische Arabeske war, war für uns aber indirekt auch mit maßgeblich, nämlich die Frage, ob und inwieweit bestimmte Transportvorgänge des Rangierens kurz vor dem Werkstor nicht auch mit umfaßt sind. Auch wenn man weisungsgemäß die Rechtsauffassung zugrunde legt, die von Herrn Rechtsanwalt Scheuten etwas näher erläutert wurde, denke ich, ist das immer noch kein innerer Widerspruch. Sie haben es für sich selber argumentativ aufgebaut. Ich denke, wir sind durch § 75 Abs. 1 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gehalten, diese Probleme mit zu betrachten und im Planfeststellungsbeschluß mit zu regeln. Das war aber für Sie auch keine zentrale Aussage, sondern lediglich

eine rhetorische Arabeske. So möchte ich es Ihnen einfach mal nachsagen.

Wenn jetzt das Bundesamt für Strahlenschutz Stellung nehmen möchte, so hat es hierzu die Gelegenheit. Herr Dr. Thomauske!

**Dr. Thomauske (AS):**

Wiewohl wir der Anregung von Herrn Rechtsanwalt Piontek Folge leisten möchten, haben wir einige kurze Anmerkungen zu dem bislang Vorgetragenen.

Zunächst zur Frage der Weisung. Hier ist auch unser Kenntnisstand und unsere Interpretation so, daß sie nicht auf den Erörterungstermin begrenzt ist, sondern dieses Verfahren generell betrifft. Dies hat gerade auch der Verhandlungsleiter dargestellt.

Zu der Unterlage der Transportstudie hatten Sie die Frage gestellt, aus welchem Grunde denn diese Studie angefertigt wurde. Zunächst noch einmal zur Klarstellung: Die Studie wurde nicht vom Antragsteller dieses Verfahrens durchgeführt, sondern der Bundesumweltminister hat in Kenntnis der Diskussion in der Region um die Transporte bei der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit diese Studie in Auftrag gegeben, die diese Studie erarbeitet und auch hier in dieser Region vorgestellt hat.

Zu der Anmerkung, daß sich die Zahl der Transporte nicht aus den Unterlagen ergeben würde: In den Unterlagen sind Angaben enthalten, daß 17 Transporteinheiten pro Tag, pro Schicht, angeliefert werden. Es ist ausgeführt, daß dies bei der Anlieferung auf Waggons etwa 8,5 Waggons pro Schicht und Tag bedeutet. Bei Lkws würde eine Transporteinheit einem Lkw entsprechen. Diese Dinge sind, denke ich, sehr wohl den Planunterlagen zu entnehmen. Wir sehen dies nicht als ein besonders hohes Transportaufkommen an.

Zu den rechtlichen Ausführungen gebe ich weiter an Herrn Rechtsanwalt Scheuten.

**Scheuten (AS):**

Herr Vorsitzender, wir sollten diesen Erörterungstermin nicht zu einem juristischen Kolloquium über Transportfragen ausweiten. Gleichwohl einige ganz kurze Bemerkungen.

Sie haben selbst eben darauf hingewiesen, daß im Planfeststellungsverfahren - das ist die Besonderheit eines Planfeststellungsverfahrens - Folgemaßnahmen nach § 75 mit konzentriert werden. Zu diesen Folgemaßnahmen gehört die Verkehrsanbindung. Das haben Sie aber, glaube ich, eben auch schon klargestellt.

Dann möchte ich noch einmal auf die Bemerkungen insbesondere von Herrn Nümann zu sprechen kommen. Ich möchte Sie zunächst einmal darauf hinweisen, daß das Abwägungsgebot des § 9 b am Anlagenbegriff anknüpft. Wenn Sie den § 9 b Abs. 4 Ziffer 1 lesen, heißt es: "Er ist zu versagen, wenn von der Errichtung oder dem Betrieb der geplanten Anlage Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit ... ausgehen können." Das

heißt, Anknüpfungspunkt ist der Anlagenbegriff. Ich glaube, es ist auch Ihnen bekannt, daß es zum Anlagenbegriff hinreichende Rechtsprechung gerade auch des Bundesverwaltungsgerichts gibt.

Zu den Entscheidungen, die Sie hier angesprochen haben: Gerade auch die bayerische Entscheidung ist mir wohlbekannt. An dem Verfahren war ich selbst beteiligt. Ich darf die entsprechende Passage aus der "NVwZ", Seite 1069 aus dem Jahr 1987, zitieren. Da sehen wir unsere Auffassung bestätigt:

"Eine Beeinträchtigung der Planungshoheit der Antragstellerin"

- das war die Stadt Nürnberg -

"scheidet auch deshalb aus, weil spätere Transporte radioaktiver Stoffe durch das Stadtgebiet von Nürnberg ihre Rechtsgrundlage nicht in dem Bebauungsplan für die Wiederaufarbeitungsanlage haben, sondern nur aufgrund einer besonderen atomrechtlichen Genehmigung durchgeführt werden dürfen."

Das ist die entscheidende Passage dieser Entscheidung, und sie bestätigt unsere Auffassung, die wir hier vorgetragen haben. Ich bin Ihnen insofern dankbar, daß Sie die Entscheidung noch einmal zitiert haben. Meistens vergißt man die Entscheidungen, an denen man selbst beteiligt war, am ehesten.

Die Entscheidung des OVG Lüneburg von 1982 sagt ausdrücklich, daß nur das anlagenimmanente Risiko zu betrachten ist. Das heißt, auch sie hebt auf den Anlagenbegriff ab und scheidet damit ausdrücklich alle Vorgänge außerhalb des Anlagenbegriffs aus.

Auf die Entscheidung des VGH Baden-Württemberg darf ich auch noch einmal zurückkommen und auch hieraus zitieren. Ich bin der Meinung, das hat nichts mit der Herstellung von herrschenden Meinungen zu tun. Diese Entscheidung ist eindeutig. Sie sagt ausdrücklich, daß Betätigungen, die in einem besonderen Verwaltungsverfahren zu erörtern und zu entscheiden sind, nicht vom Anlagenbegriff beziehungsweise von der Genehmigung nach § 7 zu erfassen sind, und führt dann aus:

"Hierzu gehören auch der Transport radioaktiver Stoffe, die Wiederaufarbeitung bestrahlter Brennelemente und die Endlagerung radioaktiver Abfälle."

Wir sehen uns durch diese Entscheidung bestätigt. Herr Rechtsanwalt Nümann, Sie konnten ja selbst, wie Sie mir gesagt haben, die männliche Verhandlung im Verfahren Brennelementwerk Lingen zufälligerweise mitverfolgen. Dort haben Sie zur Kenntnis nehmen können, welche Rechtsauffassung das Oberverwaltungsgericht Lüneburg hat. Herr Piontek hat gerade vor 14 Tagen, wenn ich mich recht erinnere - ich konnte leider nicht kommen - Gelegenheit, im

Verfahren PKA die Rechtsauffassung des OVG Lüneburg noch einmal zur Kenntnis zu nehmen. Alle diese Entscheidungen knüpfen am Anlagenbegriff an. Der Anlagenbegriff im atomrechtlichen Planfeststellungsverfahren entspricht in jeder Hinsicht dem Anlagenbegriff des § 7.

Dies ist unsere abschließende juristische Stellungnahme zu diesem Punkt. Ich meine, wir sollten die juristische Diskussion, die wir sicherlich bei einem unterstellt positiven Planfeststellungsverfahren beim OVG Lüneburg weiterführen können, jetzt abschließen.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Es tut mir leid, aber den Gefallen kann ich Ihnen nicht tun, wenn Sie bei der Aussage bleiben, daß der atomrechtliche Anlagenbegriff, so wie er durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts für die atomrechtliche Genehmigungsverfahren konstituiert ist, auch hier im Rahmen der Planfeststellung zugrunde zu legen sei. Sie wissen selber, daß die Planfeststellung doch einen etwas umfassenderen Regelungsgegenstand hat. Die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens würde vollends konterkariert, wenn man den engen atomrechtlichen Anlagenbegriff aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zugrunde legen würde. Ich selber habe dazu schon mehrfach Stellung genommen und gesagt, daß ich davon ausgehe - das ist übrigens auch eine Stellungnahme, so wie Sie sie hier im Termin zu Protokoll abgegeben haben -, daß der Anlagenbegriff im engeren Sinne der Planfeststellung, der Anlagenbegriff nach § 9 b, so zu fassen sein wird, daß er das Werksgelände inklusive des Werkszauns, alles, was sich hinter dem Werkszaun verbirgt, zu umfassen hätte. Ich denke, da sind wir nicht auseinander. Da ist aber schon die erste entscheidende Differenz zum bisherigen atomrechtlichen Anlagenbegriff, wie ihn die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts definiert hat.

Wenn wir das so als kommentiert stehenlassen können, dann ergibt sich nur die Frage - diese Differenz bleibt dann zwischen uns bestehen -: Schließt der Anknüpfungspunkt jener Rechtsprechung zu Anlagengenehmigungen am Anlagenbegriff aus, daß im Rahmen der Planfeststellung auch der planerische Aspekt, so wie von Herrn Piontek, von Herrn Nümann erläutert und auch von mir in der Auseinandersetzung mit der verehrten Kollegin Keienburg seinerzeit im November erwähnt --- Schließt dieser Planfeststellungsbeschluß und das Planfeststellungsrecht insgesamt Betrachtungen mit ein, die über die Anlage im engeren Sinn, so wie vorhin dargelegt, im Sinne des § 9 b hinausgehen müssen? Diese Differenz würde dann bleiben.

Herr Scheuten, bitte!

**Scheuten (AS):**

Herr Vorsitzender, nur eine Bemerkung zu Ihrem Begriff

"enger Anlagenbegriff" im Atomrecht. Wenn Sie sich die Wackersdorf-Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum Brennelementeingangslager der Wiederaufarbeitungsanlage ansehen, dann werden Sie feststellen, daß dort das Bundesverwaltungsgericht mit dem Irrtum, daß das Bundesverwaltungsgericht einen engen atomrechtlichen Anlagenbegriff vertreten hat, aufgeräumt hat. Es ist gerade in der Wackersdorf-Entscheidung klargestellt worden, nachdem der Bayerische Verwaltungsgerichtshof meinte, es wäre ein enger Anlagenbegriff, daß es ein weiter Anlagenbegriff, allerdings begrenzt auf den Anlagenzaun, ist.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Herr Rechtsanwalt Scheuten, Sie vertreten hier eine Institution, das Bundesamt für Strahlenschutz, das in dieser weiten Auslegung diesen Anlagenbegriff nicht teilt. Es selber genehmigt auf einer anderen kerntechnischen Anlage innerhalb des Anlagenzaunes nach § 6 Anlagen, die nach Auffassung des Niedersächsischen Umweltministeriums in der Tat durch eine §-7-Genehmigung zu behandeln wären, und beruft sich dann auch selber auf die Wackersdorf-Entscheidung, um darzulegen, daß hier ein so weiter Anlagenbegriff wie vom niedersächsischen Umweltministerium vertreten auf keinen Fall aus dieser Entscheidung herauszulesen sei. Ich denke, da gibt es jetzt genau diesen institutionellen Konflikt, der auch bewirkt, daß das Bundesamt für Strahlenschutz zum einen Teil auf der einen Seite und zum anderen Teil auf der anderen Seite sitzt. Herr Dr. Collin, der jetzt gerade nicht im Saal ist, könnte Ihnen Näheres über die Auseinandersetzungen mit dem Kollegen Dr. Huck vom Bundesamt für Strahlenschutz just zu dieser Rechtsfrage erläutern. Wir haben schon einmal die Gelegenheit gehabt, ein eingehendes, zum Teil auch unangenehmes Gespräch miteinander zu führen.

**Scheuten (AS):**

Herr Vorsitzender, Sie sehen daran, daß ich meine Rechtsauffassung nicht nach dem jeweiligen Mandanten ausrichte.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Wir nehmen das mit Vergnügen zur Kenntnis. - Ich denke, das sollte es jetzt aber gewesen sein. Insofern haben Sie völlig recht mit der Anregung, daß wir kein juristisches Seminar aus dieser Veranstaltung machen sollten. Damit kommen wir jetzt zu den sachlichen, fachlichen Fragen: Welche Bedrohungspotentiale sehen die betroffenen Gemeinden aufgrund der atomaren Transporte zum Endlager, die durch ihr Gebiet gehen?

Wenn ich es richtig registriert habe, hat sich Herr Mönninghoff das Mikrofon hingestellt. Aber es beginnt mit Herrn Neumann für die Gruppe Ökologie, Sachbeistand für die verschiedenen Kommunen und un-

ter anderem auch für Greenpeace. Bitte sehr, Herr Neumann!

**Neumann (EW-SZ):**

Ich möchte mit einer überblickartigen Einleitung beginnen. Wir wollen die einzelnen Sachfragen im Verlauf des weiteren Termins vertiefend diskutieren. Wir möchten jetzt vor allen Dingen darauf abheben, die Betroffenheit der einzelnen Kommunen zu zeigen.

Wie allgemein bekannt ist, sollen die radioaktiven Abfälle mit geringer Wärmeentwicklung aus allen Atomanlagen der Bundesrepublik in Schacht Konrad endgelagert werden. Daraus ergibt sich unmittelbar die Tatsache, daß auch das Streckennetz zum Antransport der Abfälle das gesamte Bundesgebiet umfaßt. Ich hoffe, auf dem Projektor liegt noch die Folie; vielleicht kann jemand den Projektor anschalten.- Danke schön.

Auf der Folie ist ein entsprechendes Netz zu sehen, das auf Angaben der Deutschen Bundesbahn beruht und das der Studie der Gesellschaft für Reaktor- und Anlagensicherheit entnommen ist. Wir selbst konnten leider keine eigenen Untersuchungen darüber anstellen, da die Deutsche Bundesbahn uns jegliche Auskunft zu diesbezüglichen Fragen verweigert hat. Wir haben uns zwei Jahre lang um entsprechende Informationen und weitere Zusatzinformationen über Zugfrequenzen, Unfälle usw. bemüht. Leider würde uns das, wie gesagt, verwehrt, und zwar mit ausdrücklicher Unterstützung, wenn nicht sogar auf Weisung des Bundesverkehrsministeriums.

Ein ähnliches Netz, wie es dort für den Bahntransport zu sehen ist, könnte man auch für den Straßentransport zeigen. Damit sind dann auch schon die beiden Verkehrsträger genannt, die für den Antransport der radioaktiven Abfälle zum geplanten Endlager benutzt werden sollen. Die dritte Möglichkeit, die für diesen Standort in Frage kommen würde, nämlich der Transport mit Binnenschiffen über den Mittellandkanal und den Stichkanal Salzgitter wird hier nicht genannt, weil den Planunterlagen keine Angaben zu entnehmen sind, daß so etwas beabsichtigt wäre.

Es muß erwähnt werden, daß sowohl die Strecken für den Schienenweg, so wie sie in der Abbildung aufgezeigt sind, als auch die Strecken, die per Lkw benutzt werden, nicht verbindlich sind. Weder für genehmigungspflichtige noch für nicht genehmigungspflichtige Transporte sind im Rahmen der Vorschriften irgendwelche Festlegungen durch Behörden möglich. Das heißt, die Strecke, auf der der Transport erfolgt, wird in der Regel aus rein ökonomischen Gründen festgelegt. Einzige Ausnahme könnten Schwertransporte sein, bei denen bauliche Gegebenheiten der Transportstrecken zu berücksichtigen sind. Aber das wird hierbei in der Regel nicht der Fall sein.

Ebensowenig vorgeschrieben wie die Strecken, die zu benutzen sind, sind die Verkehrsträger. Das heißt, der Abfalllieferer ist relativ frei, ob er seine Abfälle per Bahn oder per Lkw auf die Reise schickt. Auch

diese Entscheidung werden sicherlich hauptsächlich ökonomische Gründe beeinflussen.

Man kann bloß Vermutungen anstellen, wie die Aufteilung zwischen Bahn und Straße bei der Anlieferung der Transporte zum geplanten Endlager sein könnte. Das Bundesamt für Strahlenschutz geht in seinen Betrachtungen von der Möglichkeit aus, daß etwa die Hälfte per Bahn und die andere Hälfte per Straße transportiert werden könnte, bis dazu, daß alles per Bahn transportiert werden könnte. Hierbei hat das Bundesamt ausnahmsweise einmal den für uns eigentlich selbstverständlichen Weg gewählt, Bandbreiten aufzuzeigen und nicht einen Wert zu nennen und zu sagen: "Der ist es jetzt", obwohl noch gar nichts abzuschätzen ist.

Die Studie der Gesellschaft für Reaktor- und Anlagensicherheit dagegen geht davon aus, daß sich das Anlieferungszenario zwischen den beiden Punkten 80 % Bahn, 20 % Straße und 100 % Bahn bewegen würde. Was von der GRS als untere Grenze angegeben wird, ist die von der Bundesregierung vorgegebene Wunschvorstellung. Ob diese Wunschvorstellung, 80 % Bahn, aber eingehalten werden kann, muß inzwischen, nachdem es ja zu Beginn der 90er Jahre noch für wahrscheinlich gehalten werden konnte, bezweifelt werden.

Die radioaktiven Abfälle, die mit der Bahn transportiert werden, können auf zwei verschiedene Arten befördert werden, und zwar entweder im sogenannten Regelgüterzugverkehr oder aber mit Ganzzügen. Auch dafür, welche der beiden Möglichkeiten gewählt wird, werden wahrscheinlich ökonomische Gründe die entscheidende Rolle spielen. Im Prinzip ist aber abzusehen, daß für Ganzzüge hauptsächlich Abfalllieferer in Frage kommen, die sehr viele Abfälle zum Schacht Konrad zu transportieren haben. Das werden wohl hauptsächlich die beiden Wiederaufarbeitungsanlagen sein, die allerdings nicht auf dem Gebiet der Bundesrepublik stehen, sondern im Ausland, nämlich in Frankreich und Großbritannien. Allerdings sind Fragezeichen zu setzen, ob von dort in Ganzzügen zur Schachtanlage Konrad transportiert wird. Darauf werden wir zurückkommen, wenn wir bei der Betroffenheit der Landeshauptstadt Hannover sind.

In diesem Zusammenhang ist übrigens noch zu erfragen, ob sich denn die Deutsche Bundesbahn noch keine Gedanken darüber gemacht hat, wo die Transporte, die aus Sellafeld kommen, den Schienenweg der Deutschen Bundesbahn benutzen werden. Auf der in der GRS-Studie veröffentlichten Abbildung sind nur die Transporte der Cogema, also aus Frankreich, berücksichtigt.

Zusammenfassend bleibt zu den Anlieferungsszenarien zu sagen, daß sie einigermaßen unbestimmt sind. Jeder Parameter kann jederzeit geändert werden, sei es durch ökonomische Vorgaben, sei es durch andere. Leider hat die Planfeststellungsbehörde zur Zeit keine rechtlichen Eingriffsmöglichkeiten. Dies ist unter

Sicherheitsaspekten nach unserer Meinung nicht hinnehmbar; denn um Risiken zu minimieren beziehungsweise um Vorsorge treffen zu können, müßten auch diese Fragen, die ich eben kurz angerissen habe, verbindlich geregelt werden, wenn denn ein positiver Planfeststellungsbeschluß erfolgen sollte.

Die besondere Betroffenheit im Falle eines Endlagers ergibt sich, wie Herr Piontek schon ausgeführt hat, dadurch, daß eine größere Zahl von Transporten radioaktiver Stoffe zur Anlage Endlager zu transportieren ist. Herr Thomauske hat vorhin die Zahlen genannt, die in den Planunterlagen stehen, nämlich daß 17 Transporteinheiten pro Einlagerungsschicht zu transportieren sind. Das möchte ich gern insofern ergänzen, als daß es sich hierbei zum einen um die Angabe für eine Einlagerungsschicht handelt, also für einen Einschichtbetrieb. Zum anderen wird in den Planunterlagen ausdrücklich gesagt, daß täglich bis zu 40 Transporteinheiten eingelagert werden können, dann allerdings nicht im Mittel, sondern als Maximalwert.

Auf die Verteilung der Transporteinheiten möchte ich jetzt nicht näher eingehen. Beim Lkw ist es klar; da wird in der Regel nur eine Transporteinheit drauf sein. Aber bei der Bahn kommt es darauf an, woher es kommt und wie schwer es ist. Wenn wir nur davon ausgehen, daß zwei bis 17 Transporteinheiten pro Zug transportiert werden könnten, dann ergibt sich daraus eine Zahl zwischen 1600 und 188 Regelgüterzügen pro Jahr, die mit radioaktiven Abfällen zum Endlager Schacht Konrad fahren könnten. Das ergibt wiederum die Zahl, die auch schon genannt wurde, daß täglich zwischen fünf und zehn Waggons am Endlager ankommen könnten, wenn nicht Regelgüterzüge benutzt werden, bei denen die Zahl der Waggons erheblich höher wäre.

Auswirkungen hat dies für die betroffenen Kommunen und vor allen Dingen für die Menschen, die an den Transportstrecken wohnen, in zweierlei Hinsicht. Da ist zum einen der unfallfreie Transport zu nennen, der natürlich nicht strahlungslos erfolgt. Zum anderen sind eventuelle Transportunfälle zu nennen, die entsprechende Auswirkungen auf Anwohner von Transportstrecken haben werden. Darüber, wie groß diese Auswirkungen sein können, werden wir sicherlich im weiteren Verlauf des Erörterungstermins noch diskutieren können.

Ich möchte damit die Einleitung abschließen. Wir schlagen vor, um die Betroffenheit der einzelnen von uns vertretenen Kommunen und des Umweltschutzverbandes darstellen zu können, daß wir nach und nach auf die einzelnen eingehen. Es wollte jetzt eigentlich ein Vertreter der Umweltschutzorganisation Greenpeace zu den bundesweiten Aspekten sprechen. Er hat leider kurzfristig absagen müssen. Daher werden wir uns für Greenpeace darauf beschränken, im wesentlichen die Einwendung vorzutragen. Dafür möchte ich an Frau Fink weitergeben.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Bitte sehr, Frau Fink!

**Frau Fink von Rabenhorst (EW-SZ):**

Daß eine bundesweite Sensibilisierung für das Transportthema vorhanden ist, hat sich bislang auf verschiedenen Ebenen gezeigt. Zum Beispiel haben in der Vergangenheit zahlreiche Städte Gutachten dazu in Auftrag gegeben, um sich selbst in die Lage zu versetzen, ihre Betroffenheit und das Ausmaß möglicher Gefährdung oder kommunaler Beeinträchtigung erkennen zu können. Dazu gehören Städte wie Nürnberg - darüber ist gesprochen worden -, Lübeck, Emden, München, Saarbrücken und Hamburg. Hinzu kommen, auf das geplante Endlager bezogen, Gebietskörperschaften im näheren und weiteren Standortbereich.

Eine andere Ebene ist, daß im Rahmen des Erörterungstermins zahlreiche Einwendungen zu diesem Thema erhoben worden sind, zum Beispiel auch von Kommunen wie Marburg, Lüneburg oder Oldenburg.

Drittens zeigt sich die Aktualität des Themas auch daran, daß es dazu in den vergangenen Jahren zahlreiche Anhörungen auf Länderebene und in kommunalen Gremien gegeben hat.

Ich werde jetzt kurz, wie angekündigt, die von Greenpeace erhobene Einwendung vortragen.

Der An- und gegebenenfalls Abtransport radioaktiver Stoffe wird in den Planunterlagen mit Ausnahme der unmittelbaren Verkehrsanbindung über das Werksgelände nicht behandelt. Nach Auffassung der Antragstellerin sind die Transporte nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Diese Auffassung ist nach Meinung von Greenpeace hochgradig ignorant gegenüber den Befürchtungen und Interessen von Anwohnerinnen und Anwohnern der Transportstrecken. Auch mit der bisherigen Rechtsprechung läßt sich diese Haltung nicht begründen, da sie sich auf Atomkraftwerke bezog. Bei Schacht Konrad handelt es sich jedoch ausdrücklich um eine Atomanlage, die die radioaktiven Abfälle aller anderen Anlagen entsorgen soll. Das heißt, die Zweckbestimmung der Anlage selbst sorgt zwangsläufig für eine Konzentration von Transporten auf bestimmten Strecken und auf bestimmten Rangierbahnhöfen. Eine Einbeziehung der Transportfrage in das Planfeststellungsverfahren ist aus Sicht von Greenpeace allein deshalb notwendig, weil die Gesetze und Verordnungen für den Fall gehäufter Transporte absolut unzureichend sind.

Zwei Beispiele dazu: Zum einen bedarf der Transport von radioaktiven Abfällen mit einem Kernbrennstoffanteil von weniger als 3 g pro 100 kg mit der Deutschen Bundesbahn keiner Genehmigung.

Ein zweites Beispiel: Die Werte für die zulässigen Strahlenbelastungen von Anwohnerinnen und Anwohnern nach Unfällen sind im Prinzip unter der Maßgabe festgelegt worden, daß sie nur dann als akzeptabel angesehen werden können, wenn Personen

aus der Bevölkerung einmal in ihrem Leben von einem Unfall betroffen sind. Durch die Erhöhung der gefahrenen Transportkilometer an bestimmten Strecken erhöht sich jedoch auch die Unfallwahrscheinlichkeit deutlich. Damit kann die Argumentation "einmal in einem Leben" nicht aufrechterhalten werden.

Die Häufung von Transporten radioaktiver Abfälle ist dabei durchaus nicht auf die engere Standortregion beschränkt, wenngleich sie dort besonders hoch ist, sondern gilt beispielsweise bei einer Beförderung im Rahmen des Regelgüterverkehrs der Bundesbahn bundesweit. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens muß daher eine Analyse der Transportwege für alle Verkehrsträger einschließlich eventueller Handhabungen durchgeführt werden. Das betrifft zum Beispiel den Wechsel den Verkehrsträgers, Rangieren usw. Diese Analyse muß für die gesamte Bundesrepublik, alt und neu, durchgeführt werden.

Hinzu kommt der Aspekt, daß eine Standortwahl für ein Endlager eine Analyse der Verkehrssituation in der Region voraussetzt. Das betrifft die Anbindung, die Belastung, Unfallzahlen, Transport anderer besonders gefährlicher Güter usw.

Weiterhin wendet Greenpeace ein, daß die Strahlenbelastung von Anwohnerinnen und Anwohnern im unfallfreien bestimmungsgemäßen Betrieb nach den Erkenntnissen der GAS-Transportstudie zu Belastungen führen kann, die über den Grenzwerten liegen, die für Bewohner in der Nähe von ortsfesten kerntechnischen Anlagen nach § 45 der Strahlenschutzverordnung für zulässig gehalten werden. Das ist nach Meinung von Greenpeace nicht hinnehmbar; eine solche Belastungshöhe muß sicher ausgeschlossen werden können.

Weiterhin weist Greenpeace auf die Auswirkungen von Freisetzungen bei Transportunfällen hin und gibt zu bedenken, daß es dabei unter ungünstigen Umständen zu erheblichen Grenzwertüberschreitungen kommen kann und Evakuierungs- und Umsiedlungsmaßnahmen auch noch in größerer Entfernung notwendig werden können.

Die von Greenpeace vorgebrachten Punkte zeigen, daß die Berücksichtigung der Transportprobleme eine unabdingbare Voraussetzung für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist. Die ausgelegten Planunterlagen sind nach Meinung von Greenpeace daher unvollständig und hätten in dieser Form nicht ausgelegt werden dürfen.

(Beifall bei den Einwendern)

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Frau Fink. - Herr Mönninghoff für die Landeshauptstadt Hannover!

**Mönninghoff (EW-H):**

Herr Schmidt-Eriksen, meine Damen und Herren, ich möchte etwas genauer begründen, warum die

Landeshauptstadt Hannover Einwendungen gegen das atomare Endlager Schacht Konrad erhebt, nämlich zusammenfassend deshalb, weil von den durch die Anlage zwingend hervorgerufenen Transporten eine erhebliche Gefährdung für die Bevölkerung der Landeshauptstadt ausgeht und ein massiver Eingriff in die Rechte der Stadt vorgenommen wird. Wir als Stadt sind vielfach betroffen, unter anderem als Katastrophenschutzbehörde, als Immissionsschutzbehörde, als Grundeigentümer und als Planungsträger.

Als Anlage zu unserer Einwendung haben wir ein umfangreiches rechtliches Gutachten beigefügt, auf das ich jetzt hinweise und das vielleicht im Verlaufe der nächsten Tage noch eine Rolle spielen wird, wenn dieses Thema nicht auf Colloquiumsebene, aber inhaltlich erörtert wird. Ich gehe jetzt nicht tiefer darauf ein.

Die Karte, die vorhin auf dem Overheadprojektor lag, zeigte, daß Hannover ein Knotenpunkt der gesamten Verkehrslinien ist. Alles, was von Westen kommt, und erhebliche Teile dessen, was von Süden und Norden kommt, läuft durch das Stadtgebiet Hannover. Wir sind einmal durch die Ost-West-Autobahn betroffen, die durch das Gebiet durchgeht, aber ganz wesentlich durch verschiedene Bahnlinien und Rangierbahnhöfe, die sich direkt auf dem Stadtgebiet oder angrenzend befinden. Die Bahnlinien laufen durch das Stadtgebiet, durch eine sehr enge Bebauung. Die Stadt hat 520.000 Einwohner, und das ganze Stadtgebiet ist von Bahnlinien durchzogen. Die Transporte, alles, was von Westen und zum Teil von Norden und Süden kommt, läuft durch das Stadtgebiet.

Wir haben ein ausführliches Gutachten durch die Gruppe Ökologie erstellen lassen, in dem dieser Aspekt sehr vertiefend untersucht worden ist. Es ist auch Teil unserer Einwendung. Wir müssen danach damit rechnen, daß durch das Stadtgebiet jährlich zwischen 750 und 1.600 Transporteinheiten allein auf der Bahnlinie laufen, wenn es Einzeltransporte sind. Wenn sie zu Güterzügen zusammengestellt würden, läge es in der Größenordnung von 130 Ganzzügen. Herr Neumann hat vorhin schon gesagt, daß voraussichtlich nur die Transporte von den Wiederaufarbeitungsanlagen schon als Ganzzüge in das Stadtgebiet kämen. Wir müssen damit rechnen, daß es, wenn Einzelchargen, also einzelne Waggons, kommen, zu Umstellungen und Rangierarbeiten kommt, um größere Transporteinheiten zusammenzustellen, denn nicht jeder Wagen würde einzeln zum Schacht Konrad hintransportiert. In diesem Falle bekämen neben den Bahnlinien die beiden Rangierbahnhöfe eine sehr große Bedeutung, nämlich Hannover-Linden, ein Rangierbahnhof mitten im Stadtgebiet, wo auch heute Einheiten von Süden und Westen zusammengefaßt werden, und der Rangierbahnhof Seelze, der schon auf Seelzer Gebiet aber direkt an der Stadtgrenze liegt. Es ist müßig, ob die Stadt Seelze nun einwendungsberechtigt ist oder

nicht, ob sie fristgerecht Ihre Einwendung erhoben hat, weil die Anlage so dicht an der Stadtgrenze ist, daß in jedem Fall das Stadtgebiet ganz massiv betroffen ist. Der Bahnhof Seelze spielt eine zentrale Rolle beim Zusammenstellen von Transporteinheiten in Richtung Schacht Konrad.

Das Gutachten der Gruppe Ökologie weist detailliert nach, daß für die Bevölkerung im Stadtgebiet Gefährdungen bestehen, zum einen im Normalbetrieb. Normalbetrieb heißt nämlich nicht nur, daß der Zug durchfährt, sondern beinhaltet auch Aufenthaltszeiten auf den Rangierbahnhöfen, Umstellzeiten, die durch den Betrieb der Bundesbahn bedingt sind. Dort kann es schon im Normalbetrieb bei ungünstigen Verhältnissen wie bei längeren Aufenthaltszeiten über die Nacht zur Überschreitung von Strahlengrenzwerten kommen.

Daneben gibt es natürlich das Unfallrisiko. Das Unfallrisiko im Normalbetrieb brauche ich nicht näher zu erläutern. Es ist der klassische Unfall, der Gott sei dank relativ selten ist. Aber es besteht ein Unfallrisiko insbesondere auch bei Rangierarbeiten, denn Rangierarbeiten stellen selbstverständlich einen besonderen Gefährdungsschwerpunkt dar. In dem Bereich gibt es genügend Erfahrungen. Der Rangierbahnhof Linden hat in den letzten Jahrzehnten einen Unfall mit vielen Toten gehabt. Das Strahlenrisiko, das dort für die Bevölkerung, die direkt anwohnt, besteht, ist in den Gutachten sehr detailliert untersucht worden. Ich beziehe mich hier nur ganz kurz darauf, in Details wird das sicherlich später noch einmal eine Rolle spielen.

Die Landeshauptstadt ist nicht in der Lage, ihre Bevölkerung gegen diese Gefahren zu schützen. Zum großen Teil wissen wir überhaupt nicht, ob und welche Transporte geschehen. Auch wenn wir es wüßten, wären, wenn ein Unfall eintritt - das brauche ich hier nicht näher auszuführen -, die Möglichkeiten, die Bevölkerung zu schützen, nicht vorhanden.

Ich fasse zusammen: Das Transportrisiko wird in den Antragsunterlagen nicht genügend berücksichtigt. Es müßte aber berücksichtigt werden. Nach unserer Auffassung ist die Anlage, wenn es nach inhaltlichen Kriterien geht, nicht genehmigungsfähig. Denn man kann ein atomares Endlager, anders als viele andere Anlagen - deswegen ist für mich völlig schlüssig, daß die Urteile für Atomkraftwerke nicht übertragbar sind - nicht ohne die Transporte betrachten. Wenn die Planfeststellungsbehörde nach Inhalten entscheiden würde und nicht nach Kriterien und Vorgaben des Bundesumweltministers, müßte sie das atomare Endlager schon allein wegen der Transporte ablehnen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich kann es keinem Menschen vermitteln, daß heute, wenn man eine Mülldeponie plant oder eine Kiesgrube ausbeutet, die Frage des Transportes zu einer der zentralen Fragen im Genehmigungsverfahren wird, daß aber, weil sich das Atomrecht Schlupflöcher geba-

stellt hat, eine so zentrale Gefährdung der Bevölkerung hierbei überhaupt keine Rolle spielt.

(Beifall bei den Einwendern - Zurufe: Jawohl!  
Ja!)

Ich fasse zweitens zusammen: Inhaltlich ist das Transportrisiko für die Landeshauptstadt so groß, daß wir schon aus diesem Grunde verlangen, daß das Verfahren zu einem positiven Ergebnis führt. - Sie haben am Anfang einmal "positives Ergebnis" gesagt. Das positive Ergebnis ist für die Bevölkerung ein negatives Ergebnis! - Ich möchte, daß das Verfahren mit einem positiven Ergebnis, nämlich einer Verweigerung des Endlagers, endet!

(Beifall bei den Einwendern)

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Mönninghoff. - Ich denke, die Einwenderseite hatte jetzt gute Gelegenheit in einem sehr breiten Spektrum darzustellen, woher die Betroffenheit durch Transporte resultiert. Von daher, denke ich, ist es sinnvoll, jetzt eine Runde der Stellungnahmen durch die Fachbehörden einzulegen. Es ist sowohl das Bundesamt für Strahlenschutz als auch die GRS als auch die Deutsche Bundesbahn angesprochen.

Mir ist es relativ gleich, wer beginnen sollte, aber am sinnvollsten wäre es wohl, wenn die GRS zunächst einmal hinsichtlich der Erarbeitung der Transportstudie Stellung nähme. Ist das recht so? - Bitte sehr, dann Herr Dr. Lange, Herr Dr. Schwartz. - Herr Dr. Lange, bitte!

**Dr. Lange (GB):**

Hier sind eine ganze Reihe von Fragen aufgeworfen worden bezüglich der Risiken, die mit den Transporten verbunden sind, sei es aus dem bestimmungsgemäßen Transport, sei es auch aus dem Transportrisiko. Die Ausführungen waren aber - soweit ich sie verstanden habe - mehr genereller Natur. Ich habe Herrn Neumann so verstanden, daß er im Laufe der Diskussion heute oder auch in der kommenden Woche noch detailliert auf solche Fragen eingehen wird.

Es sind eine ganze Reihe rechtlicher Fragen angesprochen worden, zu denen ich mich nicht veranlaßt fühle etwas zu sagen. Ganz kurz nur: Wir haben im Auftrag des Bundesumweltministeriums eine Studie zu den Transporten, die mit dem Betrieb des Endlagers verbunden wären, durchgeführt. Es ist angesprochen worden, daß wir dabei zwei Szenarien bezüglich des Antransports der Abfälle behandelt haben, die wir nach beiden Seiten hin für abdeckend halten - das wird möglicherweise noch einmal diskutiert werden -: 100 % Schiene beziehungsweise 80 % auf der Schiene und 20 % auf der Straße.

Wir haben unsere Analysen im wesentlichen auf die Region des Endlagers konzentriert, die wir als einen

25-km-Umkreis um die Anlage, wo alle diese Transporte zusammenlaufen würden, definiert haben. Zu diesem Umkreis gehört auch die Stadt Braunschweig, insbesondere der Rangierbahnhof Braunschweig. Es sind gesonderte Analysen einmal für den Rangierbahnhof Braunschweig als solchen durchgeführt worden, indem wir dessen Unfallstatistik ausgewertet und den Analysen zugrunde gelegt haben. Die Schienentransporte, die diesen 25-km-Umkreis betreffen, sind gesondert berücksichtigt worden und außerdem die Straßentransporte.

Die Ergebnisse der Transportstudie Konrad sind im Prinzip jedem zugänglich. Sie sind in einem grünen Bericht dokumentiert, so daß man sich also detailliert damit auseinandersetzen kann, wie wir zu unseren Ergebnissen gekommen sind. Ich möchte nur so viel sagen - daß ist auch vorher schon einmal angesprochen worden -, daß wir uns bemüht haben, die Fragestellungen, die die Bevölkerung in dieser Region berühren und ihnen Sorgen machen, in einer Weise zu behandeln, daß von der eingesetzten Methodik und auch von den Daten, die wir zugrunde gelegt haben, eine belastbare und umfassende Bearbeitung dieser Thematik durchgeführt wurde.

Wir kommen bei dem Transportaufkommen und der Art der Transporte bei einer naturwissenschaftlich adäquaten Behandlung der Thematik zu dem Ergebnis, daß für die Region kein ins Gewicht fallendes zusätzliches Risiko entsteht.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Dr. Lange. - Zunächst Herr Collin? - Gut, gerne, wenn Sie möchten, bitte sehr, Herr Dr. Collin für das Bundesamt für Strahlenschutz!

**Dr. Collin (GB):**

Ich möchte auf die Vorträge insbesondere von Frau Fink eingehen. Sie hat die bundesweite Sensibilisierung angesprochen und dazu drei Punkte genannt. Das waren die Aktivitäten von verschiedenen Städten, das Interesse, das diesem Verfahren entgegengebracht wird, und eine Reihe von Anhörungen auf Länder- und kommunaler Ebene. Ich möchte dazu folgendes ausführen:

Uns sind diese Aktivitäten bekannt. Wir von seiten der Genehmigungsbehörde haben uns diesen Diskussionen in keiner Weise entzogen. Wir sind zu den Kommunen, zu den Länderbehörden und zu den öffentlichen Anhörungen hingegangen und haben versucht, die Ängste und Bedenken, die dort bestehen, im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften abzubauen, nicht weil wir der Meinung sind, hier sollte etwas verschwiegen werden, sondern weil wir einfach sehen, daß in unserer offenen Gesellschaft diese Fragen auch offen diskutiert werden müssen. Uns sind diese Aktivitäten bestens bekannt, und wir haben uns, wie gesagt, diesen Herausforderungen immer gestellt.

Ich möchte dann auf den Vorschlag von Frau Fink bezüglich der Greenpeace-Bedenken eingehen. Hierzu sind eine ganze Reihe von Punkten genannt worden, zum einen, daß durch die Konzentration und die Häufung der Transporte in einer Region eine Situation entstanden ist, die bisher in den gesetzlichen Regelungen nicht bedacht worden ist. Ich möchte dazu sagen: Die verkehrsrechtlichen Vorschriften haben zwar nicht explizit auf eine solche Situation Bezug genommen. Sie haben aber berücksichtigt, daß in der jetzigen Zeit ein Mehr an Abfalltransporten aufkommen wird. Die internationale Atomenergiebehörde in Wien beobachtet dieses Mehraufkommen insbesondere an radioaktiven Abfällen und ist auch im Augenblick wieder dabei, die Vorschriften zu überarbeiten, sofern neue Erkenntnisse vorliegen. Wir haben gerade am Ende des letzten Jahres eine große Konferenz in Wien gehabt. Dabei wurde noch einmal weltweit bestätigt, daß die gegenwärtigen Verkehrsvorschriften - diese beruhen auf den IAEA-Empfehlungen für den sicheren Transport radioaktiver Stoffe - adäquat sind.

Der nächste Punkt, der von Ihnen angesprochen worden ist, ist die Strahlenbelastung der Bevölkerung durch Unfälle; hier sei die Basisphilosophie "einmal im Leben". Durch die Konzentration in dieser Region sei dieser Grundsatz nicht mehr gewährleistet. Ich glaube, daß die Grundlage der Überlegungen, einmal im Leben, sicherlich nicht zu solchen erheblichen Auswirkungen führen könnte. Aber dafür sollte tatsächlich die Studie der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit herangezogen werden. Das wird sicherlich noch im Detail im Laufe der Erörterung diskutiert werden.

Sie haben des weiteren eine Analyse für die gesamte Bundesrepublik und eine Analyse für die Standortwahl gefordert. Dazu kann ich im Augenblick nichts sagen, weil ich mich dafür nicht zuständig fühle. Das ist ein Anliegen, das Sie an die Genehmigungsbehörde beziehungsweise an den Antragsteller gerichtet haben.

Sie haben des weiteren die Belastung beim unfallfreien Transport angesprochen; hier könne der Grenzwert der Strahlenschutzverordnung, wie er für ortsfeste Anlagen festgeschrieben sei, überschritten werden. Dazu sind einerseits gesetzliche Vorschriften vorhanden, die gewährleisten, daß beim unfallfreien Transport die Dosisleistungen im Abstand von dem Transportgut selbst und auch im Abstand von dem Transportfahrzeug eingehalten werden. Auf dieser Basis kann nachgerechnet werden. Die Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit hat das getan und hat für die kritischste Gruppe in der Nähe des Bahnhofs Braunschweig nachgewiesen, daß die Grenzwerte eingehalten werden.

Sie haben ferner angesprochen, daß die Auswirkungen von Unfällen die Grenzwerte überschreiten könnten, die auch in der Strahlenschutzverordnung für ortsfeste Anlagen vorgeschrieben sind. Grundsätzlich muß man beachten, daß bei der

Beförderung radioaktiver Stoffe, seien es nun Wertstoffe, seien es Abfälle, entweder unfallsichere Verpackungen verwendet werden müssen oder aber der Inhalt insgesamt oder aufgrund seiner spezifischen Aktivität so begrenzt sein muß, daß die Folgen eines schweren Unfalls im Detail abgeschätzt werden können. Diese Philosophie, die Basis unserer verkehrsrechtlichen Vorschriften ist, ist nach unserer Meinung und auch nach internationaler Meinung ausreichend, um das Risiko beim Transport radioaktiver Stoffe zu begrenzen, und zwar in einem Maße, das im Rahmen des Gesamtrisikos zu vertreten ist.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Dr. Collin. - Herr Dr. Schmidt, Sie sind mehrfach angesprochen worden, zum einen durch die Fragen von Herrn Neumann vor allem hinsichtlich der Datengrundlagen für die Studie der Gruppe Ökologie, zum anderen hinsichtlich der konkreten Transportverläufe, zum dritten aber auch, weil es die Schienentransporte konkret am Beispiel der Landeshauptstadt betrifft, für die Fragestellung der Betroffenheit der Landeshauptstadt Hannover. Bitte sehr!

**Dr. Schmidt (DB):**

Die Bundesbahn ist eigentlich bisher nur allgemein angesprochen worden. Ich bin aber gern bereit, auf konkrete Fragen zu antworten. Allgemein möchte ich nur sagen: In Braunschweig werden pro Tag etwa 2000 bis 2400 Wagen rangiert, so daß das Handling von fünf bis zehn Wagen mit radioaktiven Stoffen, die hier behandelt werden, vom Volumen her für die Bundesbahn sicherlich keine besondere Konzentration der Transportflüsse darstellt. Es kam in den verschiedenen Beiträgen heraus, daß es sehr konzentriert sei. Aber diese Konzentriertheit bezieht sich rein auf den radioaktiven Inhalt. Es sind für das Transportunternehmen Bundesbahn verschwindend geringe Mengen. So viele Wagen werden bei jedem Sägewerk, das den Tag über einigermaßen arbeitet, hingbracht und zurückgefahren. Vom Handling her ist dies sicherlich nichts Besonderes, selbstverständlich aber vom radioaktiven Inhalt her. Hier sind vorhin schon verschiedene Möglichkeiten der Zustellung angesprochen worden. Vielfach hatte ich den Eindruck, daß die Ganzzüge einen besonderen Vorrang genießen. Darüber, wo sie bei einem Ganzzug Vorteile sehen, möchte ich mich mit den einzelnen Herren vielleicht in einer Einzeldiskussion unterhalten. Aus Strahlenschutzgründen muß ich sagen: Da sehe ich weniger Strahlenschutzvorteile als bei der normalen Beförderung im Regelverkehr. Aber darüber können wir im einzelnen sicherlich diskutieren.

Die Bundesbahn hält sich ganz genau an die geltenden Vorschriften und ist natürlich jederzeit bereit, wenn Auflagen oder Gesetzesänderungen in irgendeiner Richtung da sind, diese auch punktgenau zu erfüllen.

Aber da die Sicherheit des Transportes, wie Herr Collin schon sagte, nicht beim Spediteur, sondern in der Verpackung liegt, liegt sie auch nicht in bestimmten Strecken. Wenn wir bestimmte Strecken auswählen, dann werden wir damit möglicherweise keine größere Sicherheit bekommen. Wenn Großstädte umfahren werden, dann müssen Sie bitte das ganze System sehen. Wenn Sie in Nebenstrecken einen Vorteil sehen, so ist zu bedenken, daß Nebenstrecken nicht unbedingt so sicher zu befahren sind wie Hauptstrecken. Da gibt es mehr Bahnübergänge. Sie können sagen, schauen wir uns die Gleisqualität an, oder sehen wir uns andere technische Dinge an. Die Fahrstrecken werden viel länger. Wenn Sie also im Transport irgendwo ein Problem sehen, dann wäre es doch eigentlich unvernünftig, dies auf längeren und ungünstigeren Fahrwegen abzuwickeln. Wenn Sie hinterher die Zahl der Personen ermitteln, die links und rechts der Strecke betroffen sind, kommen Sie bei längeren Transportwegen auf höhere Zahlen, als wenn Sie direkt durch die Stadt fahren. Man muß sich diese Dinge also wirklich genau angucken und nicht nur die verständliche Betroffenheit sehen, wenn man mit solchen Transporten mitten durch eine Großstadt fährt. Leider liegen die Gleise heute dort, wo auch die Transporte hin sollen. Deshalb werden vielfach die Großstädte tangiert. Es ist nicht so einfach, dies zu umgehen.

Gibt es aber technische oder juristische oder andere Gründe, ist die Bundesbahn selbstverständlich bereit, dies zu berücksichtigen. In vielen Einzelfällen macht die Bundesbahn bei begründetem Anlaß Umwege, rein aus politischen Gründen, ohne zu prüfen, ob es in dem konkreten Fall nun juristisch oder wirtschaftlich von Vorteil ist, einfach, um den betroffenen Bürgern ein Entgegenkommen zu zeigen. Über Einzelfälle bin ich gern bereit zu diskutieren.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Dr. Schmidt. - Herr Piontek hat direkt dazu eine Nachfrage.

**Piontek (EW):**

Es sind mehrere Nachfragen. Ich denke, daß wir so vorgehen sollten, daß auch von seiten der technisch ausgebildeten Einwenderbeistände im Anschluß auch noch Bemerkungen dazu erfolgen; ich gehe davon aus.

Natürlich ist die Studie vom BMU in Auftrag gegeben worden. Das Bundesamt für Strahlenschutz, Herr Dr. Thomaske, hat vorhin mit Recht darauf hingewiesen, daß es nicht ein Gutachten ist, das der Antragsteller in Auftrag gegeben hätte. Aber immerhin gilt doch die Feststellung: In irgendeiner Weise stehen Sie dem BMU nahe, nehme ich an. Im übrigen haben wir von Dr. Collin, der Ihr Kollege ist, gehört, daß es sehr wohl auch Anliegen des Bundesamtes für Strahlenschutz ist, sich mit der Transportsicherheit in der Bundesrepublik zu befassen. Insofern verzeihen Sie bitte, wenn ich Sie zu nahe in den Zusammenhang mit

diesem Gutachten stelle, aber ich glaube, irgendwo haben Sie doch etwas damit zu tun.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber das nur einleitend.

Mich interessiert schon, Herr Dr. Lange, warum der Gegenstand des von Ihnen angefertigten Gutachtens sich mit der Region im 25-km-Umkreis beschäftigt. Sie können mir natürlich kurz antworten: So war unser Auftrag. Daran knüpft sich die Frage an: Welchen Sinn hat das Ganze eigentlich? Sie haben, nehme ich an, diese Region betrachtet und sind dabei in erster Linie auf den Rangierbahnhof Braunschweig als den Ort gestoßen, von dem möglicherweise Gefahren ausgehen. Das ist in unseren Augen eine Vorgehensweise, die der Problemlage nicht adäquat ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Es ist vorgetragen worden, daß der in etwa 50 km Entfernung liegende Rangierbahnhof Seelze eine weitgehend identische Problemlage aufweist, vielleicht - das haben Sie leider nicht untersucht - eine Problemlage, die noch zu mehr Bedenken Anlaß gibt, als es in Braunschweig der Fall ist. Dazu müßte man sich die Gegebenheiten vor Ort im einzelnen ansehen, also Transportströme atomarer Art im Vergleich zu der Transportsituation auf dem Schienenwege im allgemeinen. Das alles ist unterblieben. Warum das aber nun für Braunschweig sozusagen als Entgegenkommen für die Bevölkerung gemacht worden ist, für Seelze, das nach unseren Erkenntnissen ebenso betroffen ist, aber unterblieben ist, müßten Sie mir erklären. Ich bitte Sie, das nicht nur dadurch zu erklären, daß Ihr Auftrag eben lautete, nur den 25-km-Radius zu betrachten, sondern schon eine im Sinne der Einwander sinnvolle Erklärung dafür zu geben.

Im übrigen sind Sie auch innerhalb des 25-km-Radius - so verstehe ich jedenfalls Ihr Gutachten - nur sozusagen auswahlweise vorgegangen. Ich vermisse eine Analyse, die auf Gefährpunkte für Transporte in dieser Region hinweist. Meiner Meinung nach hätten sämtliche Strecken auf das Vorhandensein solcher Gefährlichkeiten hin betrachtet werden müssen, wie sie zum Beispiel bei Bahnübergängen, bei Schienenzusammenführungen oder ähnlichen Gegebenheiten im Schienenweg auftreten können. Das vermisste ich in der Tat. Das stellt insbesondere auf das Gebiet der Gemeinde Vechelde ab. Ich kann Ihren Überlegungen nicht entnehmen, inwieweit eine spezielle Risikobetrachtung für das Gebiet dieser Gemeinde durchgeführt worden ist. Ich glaube, Sie unterstellen einfach sozusagen aus allgemeinem Kenntnisstand, daß gewisse Gefährpunkte wie der Rangierbahnhof Braunschweig vorhanden sind, machen aber keine Gefährlichkeitsanalyse des gesamten Schienengebiets im 25-km-Radius. Das wäre aber erforderlich gewesen.

Die zweite Frage geht an das BfS als Fachbehörde. Es wurde gesagt, daß ein Mehraufkommen radioaktiver

Transporte zu beobachten ist. Für die Zukunft, wenn solche Anlagen hier in Betrieb gehen oder wenn die Rücktransporte von der Wiederaufarbeitung anstehen, ist mit einer radikalen Erhöhung des Transports auch hochradioaktiver Stoffe durch das Gebiet der Bundesrepublik zu rechnen. Ihre Bemerkung war, das Verkehrsrecht habe dieses Mehraufkommen bereits berücksichtigt. Dazu die Verständnisfrage, weil ich, obwohl ich mich mit Atomrecht beschäftige, im einzelnen möglicherweise doch nicht alle Vorschriften kenne und Sie sie besser kennen: Wo im Recht der Beförderung radioaktiver Stoffe hat denn beispielhaft eine solche Berücksichtigung bislang stattgefunden oder ist geplant?

Die dritte Bemerkung richtet sich zur Bundesbahn. Da wurde argumentiert, die Transporte mit radioaktivem Inhalt seien im Vergleich zu dem Gesamttransportaufkommen so gering in der Zahl, daß sie von seiten der Bundesbahn als nichts Besonderes - dieser Ausdruck fiel wörtlich - angesehen werden. Wir müssen sagen, es ist gerade unsere Befürchtung, daß Sie die radioaktiven Transporte als nichts Besonderes ansehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir sind der Meinung, daß wegen des innewohnenden Gefährdungspotentials diese Transporte sehr wohl besonders behandelt werden müssen. Gut, Sie sagen, wir haben unsere besonderen Gefahrgutvorschriften, die sich auch auf Transporte radioaktiven Inhalts beziehen. Aber es ist ja gerade einer unserer Einwände, daß diese Vorschriften nicht ausreichend sind, um die immanenten Risiken zu bewältigen. Sie selbst haben gesagt, im wesentlichen werde aus der Sicht der Bundesbahn die Sicherheit der Transporte durch die angemessene Verpackung gewährleistet, deren Gestaltung aber nicht in Ihrem Wirkungsbereich liegt. Da sind zu genehmigende Transportbehälter, deren Sicherheit nicht von Ihnen überprüft wird, einzuführen und zu benutzen. Ich nehme an, Sie achten im wesentlichen darauf, daß die richtige Verpackung gewählt worden ist. Sie selbst sagten, die Frage der Streckenführung zum Beispiel sei gar nicht Gegenstand Ihrer Betrachtung. Das ist einer der Punkte, von denen wir meinen, daß er gerade die Lückenhaftigkeit des Schutzes der Bevölkerung vor den Gefahren radioaktiver Transporte aufzeigt.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie weisen vielleicht zu Recht daraufhin, daß man, wenn man eine andere Strecke für einen Transport fordert, sich ins eigene Fleisch schneiden könnte, weil Nebenstrecken manchmal gefährlicher sind als Hauptstrecken. Das mag alles sein. Aber daß Sie selbst diese Frage gar nicht beantworten können und auch nicht untersucht haben und auch nicht untersuchen wollen, ist ein Umstand, der uns veranlaßt, zu sagen: Diese Risiken müssen zumindest abstrakt und allgemein

in diesem Verfahren behandelt werden. Sie sind nämlich nicht dazu in der Lage.

(Beifall bei den Einwendern)

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Wenn dazu keine Anmerkungen seitens der Sachbeistände kommen, möchte ich diesen Block erst einmal so weiterleiten. Zunächst meldet sich für das BfS Herr Dr. Collin. - Sie kommen auch noch dran, Herr Chalupnik. Zunächst Sie, Herr Dr. Collin!

**Dr. Collin (GB):**

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich möchte zu dem Punkt Stellung nehmen, den Herr Rechtsanwalt Piontek in Richtung BfS angesprochen hat, und zwar in bezug auf das Mehraufkommen an radioaktiven Transporten in der Zukunft. Ich habe dazu ausgeführt, daß wir uns im internationalen Bereich dessen bewußt sind und im Augenblick im Rahmen eines bei der IAEA laufenden Revisionsprozesses das berücksichtigen wollen und werden.

Ich möchte aber auch darauf hinweisen, daß wir bereits bei der letzten Revision aufgrund einer Studie der GAS Vorschriften eingebaut haben, die zum Beispiel bei sogenannten oberflächenkontaminierten Gegenständen das Aktivitätsinventar gravierend begrenzen: Im Hinblick auf Alphastrahler, sei das nun ein Plutoniumisotop, sei das das Americium 241, das nach meiner Kenntnis in der letzten Woche hier auch eine Rolle gespielt hat, haben wir einen sogenannten A2-Wert von  $2 \text{ mal } 10^8$  Becquerel eingeführt. Insgesamt dürfen auf einem Fahrzeug - es heißt im englischen "per conveyance"; das ist im deutschen ein Eisenbahnwagen oder ein Lkw - 100 mal A 2 befördert werden. Das heißt, insgesamt auf einem solchen Eisenbahnwagen oder auf einem Lkw dürfen  $2 \text{ mal } 10^8$  Becquerel befördert werden. Das sind in der alten Sprachweise etwa 50 Millicurie. Das heißt, wir haben hierfür in der Vergangenheit schon sehr restriktive Vorschriften gerade im Hinblick auf den Transport von radioaktiven Abfällen eingebaut, wie sie bei der Stilllegung kerntechnischer Anlagen anfallen können.

Ich möchte im Augenblick noch zwei Zahlen zum Vergleich zu früheren Zeiten nennen. Im Jahre 1986 hatten wir insgesamt ca. 450.000 Versandstücke mit radioaktiven Stoffen in der damaligen Bundesrepublik Deutschland. Wir sind heute - vom Grundsatz her ist das unabhängig von der Wiedervereinigung zu betrachten - bei ca. 800.000 Versandstücken pro Jahr in Deutschland. Davon haben wir zur Zeit ca. 2000 Versandstücke oder Transporte im Kernbrennstoffkreislauf. Alle anderen Transporte finden insbesondere im Rahmen der Humanmedizin statt. Diese Zahlen wollte ich doch einmal nennen.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Dr. Collin. - Eine kurze Frage jetzt von

Herrn Chalupnik, soweit sie sich nicht schon erledigt hat, aber nur, wenn sie kurz ist.

**Chalupnik (EW):**

Ganz kurz. - Herr Collin, Sie haben in Verbindung mit den Transporten von einer Gewährleistung gesprochen. Ich kann Ihnen nur folgendes sagen: Wenn die Straßenverkehrsordnung beachtet wird, gewährleistet sie einen unfallfreien Betrieb. Ich meine, daß es mehrere hunderttausend Unfälle im Jahr trotz einer Verordnung und trotz der Gewährleistung gibt.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn sie beachtet wird, dann verläuft es störungsfrei. Oder verstehen Sie eventuell unter Gewährleistung im Sinne einer Produkthaftung, daß Sie dann irgendwie einen Zustand wiederherstellen? Das kann doch wohl nicht sein!

(Beifall bei den Einwendern)

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Okay, ich denke, darauf brauchen Sie nicht unmittelbar zu antworten.

(Zuruf von den Einwendern: Doch!)

- Ach liebe Leute, es stellt doch keiner in Abrede, daß es eine Straßenverkehrsordnung und daß es Unfälle gibt. Das ist doch selbstverständlich. Was soll ein Bundesamt darauf antworten?

(Zuruf von den Einwendern: Die behaupten das doch!)

- Nein, das wird nicht behauptet. Es wird überhaupt nicht in Abrede gestellt, daß es Verkehrsunfälle gibt. Es wird gefragt, da jeder von uns in irgendeiner Form am Verkehr teilnimmt und gleichwohl noch lebt, wie die Wahrscheinlichkeit ist, daß es, wenn ein Transport mit radioaktiven Abfällen betroffen ist,

(Zuruf von den Einwendern: Weil die, die nicht leben, hier nicht mehr sprechen können!)

Schadensfolgen gibt. Allein die Tatsache, daß es Unfälle gibt, wird von niemandem in Abrede gestellt.

Angesprochen war als nächstes die GAS. Herr Dr. Lange, bitte!

**Dr. Lange (GB):**

Herr Piontek, Sie haben angesprochen, warum wir uns bei unserer Studie hauptsächlich auf den 25-km-Umkreis konzentriert haben, haben geäußert, daß Sie das für unangemessen halten, und vermutet, daß das durch den Auftraggeber, in diesem Falle das Bundesumweltministerium, vorgegeben war. Die 25-km-Umkreis-Festlegung war unsere eigene Entscheidung. Wir wollten uns speziell auf die

Standortregion des Endlagers konzentrieren, wo all diese Transporte zusammenführen, wo auch im Sinne einer üblichen Vorgehensweise im Strahlenschutz die kritischen Personengruppen, die z. B. aufgrund des Zusammenlaufens der Transporte möglicherweise durch die Strahlenexposition, die mit dem bestimmungsgemäßen Transport verbunden ist, in besonderem Maße zu suchen sind.

Wir haben uns in unserer Studie mit der Wahl des 25-km-Umkreises auseinandergesetzt, d. h. wir haben angenommen, daß jeder Transport innerhalb dieses Umkreises eine Strecke von 50 km zurücklegt, bis er zum Endlager kommt. Wir haben ausgedrückt, daß sich die Unfallrisiken, die wir global für diesen gesamten Umkreis ermittelt haben, auch auf andere Transportstrecken in der Bundesrepublik beziehen lassen, soweit sie nicht über besondere, über dem Durchschnitt liegende Transportgefährdungen verfügen. Außerdem haben wir ausgedrückt, daß im allgemeinen zu erwarten ist, daß andere Strecken in der Bundesrepublik ein geringeres Transportaufkommen in bezug auf diese Transporte haben werden als der 25-km-Umkreis, wo alle Transporte zusammenlaufen.

Sie haben als nächstes angesprochen, daß wir uns zwar auf den Rangierbahnhof Braunschweig, der in dem 25-km-Umkreis liegt und der sicher in besonderem Maße durch die Transporte tangiert wird, konzentriert haben. Sie haben gesagt, Sie vermißten aber, daß wir uns mit besonderen Gefahrenpunkten innerhalb des 25-km-Umkreises auseinandergesetzt haben. Das ist ein wichtiger Punkt, den Sie angesprochen haben, und es liegt mir sehr daran, daß eine konzeptionelle Klarheit darüber herrscht. Deswegen möchte ich noch einmal versuchen, das zu argumentieren.

Wir haben uns die Frage gestellt, mit welcher Wahrscheinlichkeit oder Eintrittshäufigkeit es irgendwo innerhalb des 25-km-Umkreises zu Transportunfällen kommen kann und wie das Spektrum der möglichen Auswirkungen aussieht. Das heißt, unsere Aussagen beziehen sich auf den gesamten 25-km-Umkreis sozusagen aus der Blickrichtung eines - wir nennen es im Kölner Bereich so - "Regierungspräsidenten", der sich fragt, wie sich das Risiko für diesen gesamten Bereich darstellt.

Wie steht es nun mit besonderen Gefahrenpunkten? Dazu muß ich kurz erläutern: Wenn wir uns fragen, mit welcher Eintrittshäufigkeit mit Unfällen bestimmter Schwere zu rechnen ist, dann müssen wir natürlich irgendwoher die Daten haben. Wir sind so vorgegangen, daß wir z. B. sowohl für den Straßentransport als auch für den Schienentransport die Unfallstatistik der gesamten Bundesrepublik Deutschland, der alten Bundesrepublik Deutschland, genommen haben. Warum? Wir wollten eine möglichst solide Datengrundlage haben. Deswegen braucht man ein großes Datenkollektiv, um statistisch abgesicherte Daten zu haben. Wenn wir die Unfalldaten und Unfallstatistiken, die sich auf die gesamte

Bundesrepublik beziehen und somit natürlich wesentlich umfassender sind als der 25-km-Umkreis, auf diesen Umkreis beziehen, dann müssen wir uns natürlich fragen, ob das angemessen ist, d. h. ob dieser 25-km-Umkreis irgendwelche Besonderheiten, die Korrekturen bei der Anwendung der umfassenden Statistik erfordern, aufweist. Wir haben das geprüft, indem wir uns z. B. die Schienenstrecken angeschaut haben, indem wir gezählt haben, wie viele höhengleichen Bahnübergänge es pro Streckenkilometer in diesem Bereich im Vergleich zu anderen Bereichen gibt, indem wir uns angesehen haben, wie es mit Weichen aussieht etc. Die Charakteristik dieser Umgebung ist, daß der 25-km-Umkreis durchweg günstiger liegt als die umfassendere bundesrepublikanische Schienenstatistik, so daß wir die Daten auf diesen Bereich übertragen konnten.

Noch einmal zusammenfassend: Mit der Vorgehensweise, daß wir die Unfallrisiken für den gesamten Bereich quantifiziert haben, ist jeder kleinere Streckenabschnitt, der eine gewisse Erhöhung von Gefahrenmomenten darstellt, z. B. dadurch, daß es ein höhengleicher Schienenübergang ist, abdeckend erfaßt, d. h. jede kleinere Strecke, als diese 50-km-Strecke kann nicht eine höhere Anzahl von Unfällen zeitigen als das gesamte betrachtete Gebiet.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Vielen Dank, Herr Dr. Lange. - Direkt dazu Herr Mönninghoff, bitte!

**Mönninghoff (EW-H):**

Direkt dazu, Herr Dr. Lange. Sie haben es genau auf den Punkt gebracht, und ich bestreite Ihre Logik. Ihre Logik ist nämlich nicht korrekt,

(Beifall bei den Einwendern)

weil für die 525 000 Menschen, die ich in der Frage des Transports durch das Stadtgebiet Hannover vertrete, aus Ihren Worten überhaupt nicht ersichtlich ist, daß das Risiko am größten ist, wenn man 50 km mit x Bahnübergängen und y Schienen, die Sie untersucht haben, durchfährt. Wir verlangen von Ihnen den Nachweis, daß für die Bevölkerung, die hierbei insbesondere von Rangiervorgängen betroffen ist, nicht ein unzumutbares Risiko vorliegt.

Die Angaben der Bundesbahn, gekoppelt mit Ihren, waren in diesem Punkt vorhin sehr deutlich. Sie wissen heute nicht, da es nicht untersucht wurde, wie die Transporte erfolgen, in Einzelwaggons, in wie vielen Kombinationen und wie und wo sie zusammengestellt werden. Der Bundesbahnvertreter hat es auf den Punkt gebracht: bei 2.400 Einheiten sind 8 oder 10 nicht sein zentrales Beobachtungsfeld. Unser ist es sehr wohl! Ich habe Ihnen gesagt, daß nach unserem Wissensstand zwischen 750 und 1.600 Transporteinheiten durch das Stadtgebiet Hannover gehen. Ich will von Ihnen, von der Bundesbahn, wissen, wie viele Rangiervorgänge das

voraussichtlich sind. Wenn man in die Zukunft schaut, können Sie natürlich keine exakten Zahlen sagen, sondern Sie müssen mit realistischen Szenarien rechnen. Haben Sie vor, jeden Waggon, der von Westen, Norden und Süden kommt, einzeln zum Schacht Konrad heranzutransportieren? Wahrscheinlich nicht, Sie werden irgendwo Gebinde zusammenstellen. Werden die Gebinde, die aus Süden, Norden und Westen kommen, in Braunschweig zusammengestellt? Voraussichtlich nach mancher Logik nicht, sondern Sie werden irgendwo, wo diese Stränge von Norden, Süden und Westen kommen, zusammengestellt. Da sind die Rangierbahnhöfe Seelze und Linden neben anderen zwei wichtige Bahnhöfe.

An keiner Stelle wird später untersucht, was passieren wird, wenn das Endlager genehmigt ist, denn dann wickeln Sie alles ausschließlich unter transportoptimierten Gesichtspunkten ab. Die Bevölkerung muß aber jetzt wissen, ob in Seelze und in Hannover ein Transportrisiko oder ein Unfallrisiko entsteht. Dazu brauchen wir Aussagen, die durch Ihre 25-km-Theorie absolut nicht abgedeckt sind. Wir verlangen im Rahmen dieses Verfahrens eine Stellungnahme dazu!

(Beifall bei den Einwendern)

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Mönninghoff. - Herr Dr. Lange!

**Dr. Lange (GB):**

Ich möchte versuchen, Ihre Frage zu beantworten: Der Transport von radioaktiven Abfällen kann, soweit er die Schienen betrifft, in Regelgüterzügen erfolgen, das sind Güterzüge, die planmäßig laufen. Sie werden auch als Buntzüge bezeichnet, weil sie im allgemeinen Waggons mit unterschiedlichen Ladungen beinhalten.

Für Unternehmen, die sehr große Transporte einer besonderen Art haben - z. B. kann das in dieser Region VW darstellen - gibt es sogenannte Ganzzüge, d. h. daß dem Unternehmen ein Zug von der DB bereit gestellt wird. Er wird dort befüllt und stellt dann einen sogenannten Ganzzug dar, der von A nach B fahren will. Wenn ein solcher Ganzzug von A nach B fährt, braucht er unterwegs - das ist glaube ich verständlich - nicht mehr rangierdienstlich behandelt zu werden. Dagegen hat die Deutsche Bundesbahn für einen Regelgüterzug, wie man sich leicht überlegen kann, bestimmte Knotenpunkte, also Rangierbahnhöfe; Herr Schmidt könnte das wahrscheinlich noch besser erklären als ich.

Wenn ein sogenannter Buntzug, also ein Regelgüterzug, aus dem süddeutschen Raum kommend über Hannover fahren würde, ist es wahrscheinlich, daß er dort, z. B. in Seelze, rangiert wird. Dort werden Züge in Richtung Hamburg usw. neu zusammengestellt.

(Zurufe von den Einwendern)

Entsprechend werden auch Züge in Richtung Braunschweig zusammengestellt. Alles spricht dafür,

daß diese Regelgüterzüge dann über den Rangierbahnhof Braunschweig geführt werden. Dort gibt es wieder eine neue Zusammenstellung dergestalt, daß Züge, die in Richtung Übergabebahnhof Beddingen geführt werden, zusammengestellt werden. An dieser Stelle übernehmen dann die Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter noch einmal eine Zugumstellung zum Standort des Endlagers. Das bedeutet, daß alle Regelgüterzüge in unserem Modell wegen der Gegebenheiten der Standortanbindung über den Rangierbahnhof Braunschweig geführt werden. Lediglich Ganzzüge brauchen nicht über den Rangierbahnhof Braunschweig geführt werden, sie würden aber auch nicht in Hannover-Seelze rangierdienstlich behandelt werden müssen, sondern können direkt bei Groß Gleidingen abbiegen und Richtung Übergabebahnhof Beddingen fahren.

Nach diesen Vorbemerkungen jetzt zu Ihrer Frage: Wir haben unterstellt, daß alle Züge, die Regelgüterzüge darstellen, am Rangierbahnhof Braunschweig rangierdienstlich behandelt werden. Von diesen Zügen, die alle über den Rangierbahnhof Braunschweig fahren, wird maximal derselbe Anteil in Hannover rangierdienstlich behandelt.

(Zuruf von den Einwendern)

Da aber Züge noch aus anderen Richtungen kommen, wird der Anteil, der sich meinerseits auf den Rangierbahnhof Seelze bezieht, kleiner sein.

Jetzt muß man sich fragen, wie die Unfälle, die beim Rangieren auf einem Rangierbahnhof auftreten, in angemessener Weise behandelt werden. Es gibt Statistiken der Deutschen Bundesbahn über Rangierbahnhöfe. Bei einer Betrachtung dieser Rangierbahnhöfe stellt sich heraus, daß der Rangierbahnhof Braunschweig im statistischen Mittel ungünstiger ist als andere Rangierbahnhöfe. Das heißt, die Zahl der Unfälle, die pro rangierten Waggon auftreten, ist im Rangierbahnhof Braunschweig höher als in anderen vergleichbaren Bahnhöfen, wie z. B. Hannover-Seelze oder Linden, die eine günstigere Statistik pro rangierten Waggon aufweisen. Woran liegt das? Der Rangierbahnhof Braunschweig hat eine Gefällestrecke, die zum Rangieren benutzt wird. Damit sind bestimmte spezifische Gefahrenmomente verbunden. Das haben wir in unseren Analysen berücksichtigt. Wir haben für den Rangierbahnhof Braunschweig die für diesen Rangierbahnhof vorhandenen Unfalldaten analysiert, zusammengestellt und als Grundlage für unsere Untersuchungen verwendet.

Fazit ist, daß alles dafür spricht, daß die Untersuchung, die wir unter anderem für den Rangierbahnhof Braunschweig im besonderen gemacht haben, für andere Rangierbahnhöfe in der Bundesrepublik auch, und zwar in abdeckender Weise, gilt, weil dort erstens im allgemeinen weniger Abfallwaggons, die zum Endlager geführt werden, ran-

giert werden und weil sie über eine bessere Unfallstatistik verfügen.

(Zurufe von den Einwendern: Ne, ne, ne!)

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Dr. Lange. Sehen Sie mir bitte die laienhafte Frage nach, die ich jetzt stellen will. Wenn ich mir die Karte anschau, stellt sich gleich die Frage, warum bündeln die denn nicht z. B. in Hannover-Seelze - das bietet sich nach der Karte ja an - und stellen dort die entsprechenden Züge, die ohne weitere Güteranhänger direkt zum Lager gehen sollen, zusammen? Ihre Annahme ist doch, daß erst in Braunschweig die Vollzüge erstellt werden, aber nach dem Bild, wie die Stränge zusammengeführt werden, drängt es sich geradezu auf, das schon vorher zu machen, um diesen unsinnigen Transport erst nach Braunschweig rein und dann wieder raus nicht vorauszusetzen. - Bitte sehr!

**Dr. Lange (GB):**

Herr Vorsitzender, Ihre Frage ist absolut berechtigt, Unser Anliegen war nicht, hier irgend etwas zu präjudizieren, wie diese Abfalltransporte im einzelnen geführt werden. Unser Anliegen war, Annahmen zu treffen, die für diese Standortregion abdeckend sind, so daß man eine Obergrenze für die Gefährdung, die mit diesen Transporten möglich ist, ermittelt. Gleichzeitig waren wir uns bewußt, wenn Sie eine solche Studie machen und bestimmte Annahmen treffen - wir haben versucht und es auch gemacht, diese durchgängig abdeckend zu treffen -, dann kann eine solche Studie auch dazu dienen, bestimmte Schwachpunkte zu identifizieren. Wir sehen darin auch einen Beitrag unserer Studie, daß solche Punkte, wo man optimieren kann oder wo man auf der Basis unserer Ergebnisse Überlegungen, wie man etwas verbessert, anstellen kann, auch berücksichtigt werden können.

Aber die Frage kann an Herrn Dr. Schmidt vom Bundesbahnzentralamt weitergegeben werden. Wir haben Festlegungen nur insofern getroffen, als wir abdeckend die Risiken ermitteln wollten.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr für diese Klarstellung. Bevor ich es an Herrn Dr. Schmidt weiterleite, will Herr Mönninghoff anhand des Schaubildes kurz eine Nachfrage stellen.

**Mönninghoff (EW-H):**

Herr Dr. Lange, diese Frage ist eine zentrale Frage an der Stelle, ob Ihr Gutachten -in Anführungszeichen- etwas wert ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich versuche in höflicher Frageform darzustellen, daß Sie mit Ihrer Prämisse einen Fall haben, der nicht der ungünstigste ist und deswegen in der uns hier berührenden Frage nichts wert ist. Aber in Frageform: Wie

kommen Sie dazu, daß der Bahnhof Braunschweig der zentrale Gefahrenpunkt für die Zusammenstellung von Einheiten ist? Es wird - das habe ich verstanden - nur wenige Ganzzüge geben, die schon aus dem Ausland komplett bis zum Schacht Konrad gehen. Es wird mehr als 1000 Einheiten geben, die in Regelgüterzügen drinstecken, die irgendwo zusammengekoppelt werden. Wenn ich mir das Schienennetz angucke, dann wird es aus Süden nur ganz wenige Einheiten geben, die schon so groß sind, daß sie direkt zum Schacht Konrad fließen. Es wird aus dem Norden, Hamburg, auch nur wenige Zugeinheiten geben, die direkt zum Schacht Konrad fließen. Es wird aus dem Westen auch sehr wenig geben, und aus dem Osten kommen noch welche. Für den Osten unterstelle ich Ihnen, daß es richtig ist, daß die am wahrscheinlichsten in Braunschweig oder - ich kenne mich nicht aus - weiter im Osten zusammenfließen. Da hat das für mich eine Logik.

Für die Transporte aus dem Westen ist es mir völlig unlogisch. Die Regel wird sein, daß Zugeinheiten entweder hier irgendwo schon zu größeren Gebilden zusammengeschlossen werden. Der Rangierbahnhof Hamm ist ein relativ großer Bahnhof. Da stamme ich her, das weiß ich. Dann wird es vielleicht solche Fälle aus dem Süden geben, die in Kassel zusammengestellt werden. Aber ich weiß, daß der Rangierbahnhof oder das Güterverkehrszentrum Lehrte, das wir in Kürze bekommen, die zentralen Punkte sind, an denen heute schon Züge in ganz erheblichem Maße zu neuen Einheiten zusammengekoppelt werden. Was heute für Kühlwagen oder für sonstige Einheiten gilt, muß für Atomtransporte gelten. Das heißt, mit großer Wahrscheinlichkeit spielen sich große Rangierbewegungen, Stillstandszeiten, Neuzusammenkoppelung von Einheiten im Raum Hannover - Seelze - Lehrte ab. Meine Vermutung ist, daß dort, wo man 5 oder 10 oder 20 Atommüllwaggons zusammenstellt, das Gefahrenrisiko liegt. Von dort, von Lehrte, werden die Züge direkt mit 15 oder 20 Einheiten zum Schacht Konrad fließen und nicht von Lehrte erst nach Braunschweig und dann wieder zurück. Sie bauen ein unrealistisches Szenario auf. Deswegen ist Ihr Gutachten an dieser Stelle aus meiner Sicht nichts wert.

(Beifall bei den Einwendern)

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Herr Dr. Lange!

**Dr. Lange (GB):**

Ich habe jetzt ein bißchen Schwierigkeiten, weil ich das Gefühl hatte, ich hätte es klar gesagt. Wir haben eine Analyse gemacht bezogen auf einen Rangierbahnhof, von dem wir unterstellt haben, daß alle Regelgüterzüge dort rangiert werden. Schlimmer kann es für einen anderen Rangierbahnhof, an dem Regelgüterzüge rangiert werden, nicht sein, sei es Lehrte, sei es Hannover. Es

kann an einem von diesen Rangierbahnhöfen nicht mehr rangiert werden als in Braunschweig im Sinne unserer Analyse, weil wir schon unterstellt haben, daß jeder Waggon in Braunschweig rangiert wird.

Folglich können Sie den Namen Braunschweig auch durch irgendeinen anderen Rangierbahnhof ersetzen. Dann müssen Sie sich aber fragen: Kann man die Risiken, die für den Rangierbahnhof analysiert worden sind, verwerten, um eine Abwägung für die Risiken in Lehrte oder in Seelze zu machen. Dazu habe ich ausgeführt, daß der Rangierbahnhof bezüglich der Unfallstatistik ungünstiger ist als der Rangierbahnhof Seelze. Wenn ein neuer Rangierbahnhof eingerichtet wird, so hat die Erfahrung der Vergangenheit gezeigt, daß neu konzipierte Rangierbahnhöfe bezüglich der Unfallstatistik wesentlich besser abschneiden als ältere Rangierbahnhöfe wie zum Beispiel der Rangierbahnhof Braunschweig. Da ist für mich Ihre Aussage schwer nachvollziehbar.

(Unruhe bei den Einwendern)

Nehmen Sie die Analysen vom Rangierbahnhof Braunschweig, berücksichtigen Sie die geringere Unfallwahrscheinlichkeit zum Beispiel von Hannover-Seelze, berücksichtigen Sie, daß weniger Transporteinheiten oder Waggonen in Seelze rangiert würden oder maximal soviel, wie wir für Braunschweig unterstellt haben, und Sie haben ein für sich orientiertes Ergebnis. Wenn Sie dann noch durch diese Studie durchgehen und versuchen nachzuvollziehen, daß wir bezüglich des Rangierbahnhofs Braunschweig eine ganze Reihe abdeckender Annahmen gemacht haben, um sicherzustellen, daß wir das Risiko abdeckend erfassen, dann meine ich sehr wohl, daß Ihnen das helfen kann.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Dr. Lange. Das wird Herr Neumann wohl in Zweifel ziehen wollen. Bitte!

**Neumann (EW-SZ):**

Statistiken sind im Moment das Thema. Mit Statistiken, die irgend jemand für bestimmte Zwecke mal erstellt hat, kann man natürlich wunderbar hantieren.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir können uns natürlich auch selbst an die Brust klopfen; bei Wissenschaftlern ist es auch üblich, das zu tun. Dies verstellt aber nach meiner Ansicht den Blick für konkrete Gefahren, die auf bestimmten Gebieten, auf bestimmten Rangierbahnhöfen existieren können und auch existieren. Eine Statistik, die sagt, in fünf Jahren haben nur sechs leichte Unfälle stattgefunden, gibt mir überhaupt keine Auskunft darüber, ob nicht übermorgen ein schwerer Unfall stattfindet.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann sind die Anwohner, die das betrifft, nicht durch die Statistik betroffen, die für die letzten fünf Jahre sechs leichte Unfälle konstatiert hat, sondern sie sind von diesem einen schweren Unfall betroffen. Über diesen einen schweren Unfall haben wir uns hier aus-einanderzusetzen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das Zweite: Selbst, wenn ich mich mal auf Ihre Ebene begeben und sage, die Statistik sage aus, der Rangierbahnhof Braunschweig sei viel gefährlicher oder habe mehr Unfälle als der Rangierbahnhof Seelze, dann ist zum ersten zu hinterfragen, welche Randbedingungen in die Erstellung der Statistik eingeflossen sind. Waren die gleich, waren die unterschiedlich? Welche Ausschlusskriterien sind angewendet worden?

Der zweite Punkt, den weder die eine noch die andere Statistik berücksichtigt, ist: Wie sieht denn die unmittelbare Umgebung des Bahnhofs aus? Bei dem einen Bahnhof liegt direkt neben den Gleisen, wo die entsprechenden Waggonen rangiert werden sollen, ein riesengroßes Tanklager. Bei dem anderen Bahnhof ist das nicht der Fall. Bei einem dritten Bahnhof ist vielleicht ein Chemieindustriebetrieb oder ein Lager direkt auf dem Bahngelände oder neben dem Bahngelände, bei den anderen beiden muß das nicht der Fall sein. Ich denke mir, diese Beispiele machen schon deutlich, daß mit Statistiken nicht alles erschlagen werden kann, sondern daß da noch mehr zu berücksichtigen ist.

(Beifall bei den Einwendern)

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr. - Herr Dr. Lange, möchten Sie noch kurz entgegen auf Herrn Neumann? Bitte!

**Dr. Lange (GB):**

Wir sind uns bewußt, daß man mit Statistiken sehr sorgfältig umgehen muß. Das war gerade der Grund dafür, warum wir uns gefragt haben, wie wir zu einer Statistik kommen, die auch belastet werden kann. Deswegen haben wir den gesamten Güterverkehr der Bundesrepublik Deutschland über einen Zehnjahreszeitraum analysiert. Dabei hat sich herausgestellt, daß die Art der Datenaufbereitung, die die Deutsche Bundesbahn für interne Zwecke durchführt, nicht hinreichend detailliert ist, so daß wir daraus belastbare Daten ziehen könnten. In unserem Fall war die Deutsche Bundesbahn sehr kooperativ.

(Zuruf von den Einwendern)

Es sind dann noch mal aus einem Fünfjahreszeitraum Unfälle speziell analysiert worden, gerade weil es uns darum ging, für Unfälle, bei denen es zu einem Brand, insbesondere einem Brand infolge eines vorherigen mechanischen Unfalls, gekommen ist, angemessene Daten zu haben, und weil wir uns gleich-

zeitig gefragt haben, welche Anzahl von Waggons betroffen ist, wenn es zu Güterzugunfällen kommt und wie die Statistik dafür aussieht.

Das heißt, wir haben uns gerade bezüglich dieser Bundesbahnstatistik sehr große Mühe gemacht. Sie haben unsere Studie gelesen, Herr Neumann, und Sie haben auch gesehen, daß wir uns mit statistischen Unsicherheiten auseinandergesetzt haben. Das gilt gerade im Zusammenhang mit mechanischen Unfällen, die ein Feuer zur Folge hatten; da waren in diesem Zehnjahreszeitraum im gesamten Bundesgebiet zwei schwere Unfälle, davon einer der schon häufig angesprochene in Empelde, wo es zunächst zu einem Zusammenstoß von Zügen und dann zu einem Brand gekommen ist, so daß insgesamt drei Zugeinheiten betroffen waren.

(Zuruf von den Einwendern: Es genügt schon einer!)

Wir wollten sichergehen, daß wir aufgrund einer statistischen Schwankung nicht zu günstige Annahmen machen, wie Sie es angesprochen haben: Man beobachtet einen kleinen Streckenabschnitt, da sind fünf leichte Unfälle, und morgen kommt der schwere Unfall. Wir haben nicht einen kleinen Streckenabschnitt betrachtet, sondern wir haben das gesamte Bundesbahnnetz betrachtet. Wir haben bei den Unfällen, die besonders schwerwiegend sein können, nämlich erst mechanische Beaufschlagung und dann Brand, einen erheblichen Sicherheitszuschlag gemacht, um auch statistischen Schwankungen gerecht zu werden. Insofern glaube ich, daß wir das, was Sie suggerieren wollten, daß wir mit der Statistik nicht in angemessener Weise umgegangen seien, ganz klar zurückweisen können.

(Zuruf von den Einwendern: Das ist nicht wahr!)

#### **VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Dr. Lange. - Ich denke, wir sollten Herrn Dr. Schmidt auch noch um eine Stellungnahme bitten, insbesondere auch im Hinblick darauf, daß der Umweltdezernent der Landeshauptstadt Hannover mit einem Zwischenruf gerade die mangelnde Kooperationsbereitschaft der Deutschen Bundesbahn hinsichtlich der Erstellung der Studie für die Landeshauptstadt Hannover durch deren Gutachter kritisiert hat. Das war die Sache, die ich vorhin auch schon einmal angesprochen hatte. Vielleicht nutzen Sie die Gelegenheit, bitte!

#### **Dr. Schmidt (DB):**

Ich möchte zur Klarstellung folgendes sagen. Erstens. Ich persönlich und mein Arbeitsbereich sind da nicht angesprochen worden. Wenn es irgendwie eine ablehnende Haltung gegeben hat, kommt die nicht aus meinem Arbeitsbereich.

Zweitens. Ich habe bei der Bundesbahn folgende Funktion: Ich bin zuständig für den betrieblichen Strahlenschutz, den Arbeitsschutz, und ich bin Aufsichtsbehörde für den Transport radioaktiver Stoffe im Schienenverkehr entsprechend § 24 des Atomgesetzes. Betriebsinterne Statistiken und die Herausgabe von Daten betreffen sicherlich andere Dienststellen. Wir sind als Aufsichtsbehörde völlig unabhängig von der Bundesbahn. Wir sind im Gebäude der Bundesbahn untergebracht. Das hat folgenden Vorteil: Wir sind integriert in den ganzen Informationsfluß. Wenn wir eine so große Firma beaufsichtigen müssen, ist es wichtig, sämtliche Entscheidungen, Verfügungen und alles mitzubekommen und auch interne Kenntnisse zu haben, damit man, wenn man bei einem so großen Unternehmen etwas veranlaßt, weiß, wie es funktioniert, damit es vor Ort richtig umgesetzt werden kann. Soweit zu den Statistiken.

(Heiterkeit bei den Einwendern)

- Sie müßten mir nachher einmal erklären, weshalb Sie jetzt an dieser Stelle lachen.

(Zuruf von den Einwendern: Weil Sie nicht zur Sache sprechen!)

- Entschuldigen Sie, ich habe Ihnen erklärt, daß ich zu dieser Statistik nicht komme. Ich wollte gerade sagen: Es ist aber richtig, daß wir auf diese sorgfältige zahlenmäßige Statistik, die die Gesellschaft hier für zehn Jahre vorgelegt hat, verwiesen haben. Wir haben gesagt: Bitte schön, nehmt diese Zahlen, die sind korrekt. Die Analyse, die daraus folgt, kann jeder für sich selber machen, aber das Zahlenwerk muß nun nicht jedesmal wieder neu ermittelt werden. Es ist nämlich sehr schwierig, über zehn Jahre sämtliche Unfallstatistiken auszuwerten. Das ist ein Riesenaufwand. Wenn die Zahlen einmal als offiziell gelten und richtig sind, dann kann man diese Zahlen, wenn man sie unter anderen Aspekten auswerten will, übernehmen.

Zu den Rangierunfällen: Hier wird ein bißchen sehr stark auf die Rangierbahnhöfe geschaut. Es ist richtig, daß die überwiegende Zahl der Betriebsunfälle im Rangierbereich passiert. Dabei muß man aber sehen, daß die Geschwindigkeiten, die die Wagen dort haben, im Bereich von 5, 8 oder 10 km/h liegen. Wir gehen davon aus, daß wir bei radioaktiven Stoffen eine Mengenbegrenzung oder eine unfallsichere Verpackung haben. Diese unfallsichere Verpackung ist sicherlich gegen größere Beanspruchungen ausgelegt, als es ein Rangierunfall darstellt. Wenn wir Maximalunfälle und Maximalfolgen betrachten wollen, dann müßten wir nicht unbedingt das Augenmerk auf einen Rangierbahnhof lenken, weil die Geschwindigkeiten und die kinetische Energie, die dabei entstehen, dieses Szenario einfach nicht hergeben. Da wäre es angebracht, das Augenmerk auf eine andere Stelle zu richten, eben auf freier Strecke oder an Bahnübergängen oder im Begegnungsverkehr. Deswegen sollte man

nicht gerade die Rangierbahnhöfe - weil gerade Braunschweig und Seelze als eine besonders kritische Sache gesehen werden - nehmen. Denken Sie daran, daß dort die Rangiergeschwindigkeiten immer unter 10 km/h liegen. Wenn zwei Wagen zusammenstoßen, sollen die Geschwindigkeiten normalerweise unterhalb von 2 km/h sein.

(Zuruf von den Einwendern)

- Sollen sein, richtig. Wir bauen auch Stoßmesser ein. Wenn Stoßmesser ansprechen, liegen die Geschwindigkeiten im Mittel zwischen 3 und 4 km/h. Maximal kommen sie bis 10 km/h vor. Das sind die Geschwindigkeiten, mit denen wir es im Rangierbereich zu tun haben. Es sind keine höheren Geschwindigkeiten da, und deswegen können Sie auch nicht mit höheren kinetischen Energien arbeiten. Es tut mir schrecklich leid, Sie müssen die Schwerpunkte an einer anderen Stelle suchen, wenn es um hohe kinetische Energien geht.

#### **VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Dr. Schmidt. Ich muß schon wieder laienhaft nachfragen: Sie erwähnen die Begrenzung auf Daten von zehn Jahren, die in die GRS-Studie als statistisches Material eingeflossen sind. Nun haben wir - das ist meine Rezeption dessen, was hier einschlägig ist - manchmal die katastrophalen Ereignisse in größeren Abständen als im Abstand von zehn Jahren. Es würde für mich eine gewisse Plausibilität beinhalten, wenn man sagt: Wir haben jetzt die Schienentechnik und die Rangiertechnik innerhalb der letzten zehn Jahre so signifikant verbessert, daß man ältere Statistiken nicht zu Rate ziehen kann. Konkret am Fall gesprochen: Durch die Zehnjahresbegrenzung fällt das große Ereignis auf dem Rangierbahnhof in Linden Anfang der 70er als Datum einfach heraus, das die entsprechenden exzeptionellen Auswirkungen hatte. Nach meinem Eindruck werden gerade die Ereignisse, die gefährlich und ausschlaggebend werden können, was den Zeithorizont und die Begrenzung von Statistiken betrifft, in ihrem Einfluß minimiert. Dann stellt sich nämlich nicht die Frage, ob bei geringer Geschwindigkeit ein Transportbehälter kollidiert, sondern dann, wenn man solche Vorfälle in Rechnung stellt, stellen sich kleine Geschwindigkeiten auf einem Rangierbahnhof mit einer Explosion von Kesselwaggons plötzlich in ganz anderen Dimensionen dar, wenn auf dem gleichen Rangierbahnhof gleichzeitig auch die kerntechnischen Abfälle stehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Deswegen die Frage: Warum die Beschränkung auf einen gerade für diese extremen Unfälle doch recht klein bemessenen Zeitraum? Diese Frage richtet sich - Herr Dr. Schmidt, Sie haben es erwähnt - natürlich an die Verfasser der Studie, also insofern an die GAS. Herr Dr. Lange, bitte!

#### **Dr. Lange (GB):**

Ich habe zwei Punkte.

Erstens. Wir haben versucht, eine möglichst umfassende und lange Statistik von zehn Jahren zu nehmen. Ich habe dazu eine Folie abgelegt, die ich gleich zu erläutern versuchen werde. Ihr Einwand ist, daß eine Zehnjahresstatistik unter Umständen nicht ausreichen mag, um extreme Ereignisse zu erfassen. Ich kann Ihnen sagen, extreme Ereignisse sind natürlich Ereignisse, bei denen erstens sehr viele Waggons betroffen sind, bei denen es zu einer starken mechanischen Beaufschlagung kommt und bei denen sich ein Folgebrand ereignet, den man als ein Feuerinferno bezeichnen muß. Solche Ereignisse sind bekannt. Sie sind teils in der Bundesrepublik, aber auch in anderen Ländern aufgetreten.

Wir haben in unserer Studie auch Ereignisse berücksichtigt, bei denen bis zu zehn Waggons mit Geschwindigkeiten über 80 km/h mechanisch beaufschlagt werden. Wir haben angenommen, daß die sich auf diesen Waggons befindenden Abfallbehälter mit einer Geschwindigkeit von 110 km/h auf ein unnachgiebiges Hindernis treffen und daß es im Anschluß daran zu einem Brand all dieser Abfallwaggons kommt. Wir haben die Statistik, auf die ich gleich eingehen werde, genommen, um die Häufigkeit von solchen Ereignissen und die Häufigkeiten von Unfallschweren abzuschätzen. Sie haben gesagt, wir hätten solche Ereignisse, die Sie angesprochen haben, drin, aber es kann ja sein, daß, daß es in diesem Zehnjahreszeitraum besonders günstig gelaufen ist, so daß das unterrepräsentiert ist. Dabei sind wir so vorgegangen, daß wir einen statistischen Zuschlag so errechnet haben, daß wir auch statistische Schwankungen mit einem Abdeckungsgrad von 95 % noch erfassen.

Wenn Sie sich dieses Bild auf der Folie anschauen, dann ist das vielleicht ganz anschaulich, weil es einige Informationen über die ausgewerteten zehn Jahre der Bundesbahnstatistik zeigt. Es handelt sich um die Jahre 1979 bis 1988. Es ist die Zahl der Unfälle im Güterzugverkehr aufgetragen. Sie sehen, daß es auch bestimmte statistische Schwankungen gibt. Im Jahre 1979 waren es etwa 90 Unfälle. Sie können an der Grafik eine Tendenz dergestalt erkennen, daß sich im Laufe der Zehnjahresperiode bei der Bundesbahn bei sonst unveränderten Randbedingungen bezüglich des Beförderungsaufkommens - das hat sich weder verkleinert noch vergrößert - eine Verringerung der Zahl der Unfälle gegeben ist. Das sind sicherheitstechnische Verbesserungen.

Wir haben in unserer Studie die Unfallschweren in bestimmte Geschwindigkeitsbereiche eingeteilt. Sie können sehen, wie die Unfallentwicklung in den Geschwindigkeitsbereichen bis 35 km/h, von 36 bis 80 km/h und größer als 80 km/h ist. Sie können einen Rückgang in den Geschwindigkeitsbereichen bis 80 km/h beobachten, während es eine relative Zunahme bei den Unfällen im Geschwindigkeitsbereich

größer als 80 km/h. Das ist darauf zurückzuführen, daß es inzwischen einen größeren Anteil von Güterzügen gibt, die für höhere Geschwindigkeiten ausgelegt und entsprechend eingesetzt werden.

Ganz unten sehen Sie den Anteil der Brandereignisse. Da können Sie sehen, daß sich das etwa auf dem Niveau von 7 % bewegt. Das sind aber ganz überwiegend Brandereignisse, bei denen der Brand zum Beispiel aufgrund der Eigenschaften der Ladung zustande gekommen ist, weil es Tropfleckagen gegeben hat, die sich entzündet haben, oder weil es Brandursachen in der elektrischen Betriebsanlage der Lokomotive gegeben hat, oder zum Beispiel durch heißlaufende Bremsen. Im Falle der Abfälle für das Endlager Konrad liegen die Abfälle in einer Weise vor, daß sie sich nicht selbst entzünden können:

Gestatten Sie mir, Herr Vorsitzender, daß ich noch eine zweite Folie zur Erhellung auflege.

Wir haben uns gleichzeitig gefragt, mit welcher Häufigkeit bei Güterzugunfällen welche Waggonen betroffen werden. Anhand der Folie können Sie so lesen, daß die 10-Jahre-Bundesbahn-Statistik zeigt, daß in über 50 % der Unfälle, bei denen Güterzüge verwickelt sind, nur die Lokomotive als bei Güterzügen immer vorausfahrendes Fahrzeug betroffen ist. Dort wo Sie eine "1" sehen, steht der Anteil der Unfälle, bei denen nur ein Waggon aus dem gesamten Güterzugverband betroffen ist. Sie sehen die abnehmende Tendenz, d. h. Unfälle, bei denen zehn oder mehr Waggonen betroffen sind, sind entsprechend seltener.

Diese Statistik hat den großen Vorteil, daß man zwei Zahlen daraus ableiten kann. Das ist zum einen die Unfallhäufigkeit pro gefahrenen Güterzugkilometer. Die Zahl ist angegeben 0,5 Güterzugunfälle pro 1.000.000 Zugkilometer. Wenn Sie diese Auswertung benutzen, können Sie sich aber auch fragen: Was ist die Eintrittshäufigkeit pro gefahrenen Waggonkilometer? Das ist die Bezugsgröße, die sinnvoll ist, wenn Sie für ein bestimmtes Transportaufkommen, wie z. B. für das Endlager erforderlich, die Unfallhäufigkeiten ermitteln wollen. Sie sehen die Zahl, die sich aus der Bundesbahnstatistik ergibt: Sie müssen mit 2,5 Unfällen pro 100.000.000 Waggonkilometer rechnen.

Ich möchte dabei erwähnen, daß die Bundesbahn einen Güterzugunfall dann als Unfall zählt, wenn der Schaden an einem Schienenfahrzeug einen Wert von DM 3.000,- übersteigt. Das heißt, in dieser Statistik sind eine Menge von Unfällen, die man bezüglich des von uns betrachteten Transportgutes als Bagatellunfälle einstufen kann. 2,5 Unfälle pro 100.000.000 Waggonkilometer bedeutet, um es etwas plastischer zu sagen, daß ein Güterwagen 1.000 mal um den Erdball fahren muß, bis er im statistischen Mittel in einen Unfall verwickelt ist.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Dr. Lange. - Meine Damen und Herren,

heute morgen haben vorzugsweise die Kommunen mit Ihren Sach- und Rechtsbeiständen verhandelt. Mir liegen jetzt weitere Wortmeldungen von Einwendern, die sich hier auch an der Diskussion beteiligen wollen, vor.

Wenn es ganz kurz ist und dem Abschluß dient, können noch kurze Anmerkungen seitens der Kommunen gemacht werden, aber bitte nicht länger als 1,5 Minuten. Danach wollen wir zunächst Herrn Niehoff, dann Herrn Streich und im Anschluß Frau Wassmann zu Wort kommen lassen. - Also, Herr Piontek, kurz!

**Neumann (EW-SZ):**

Neumann!

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Herr Neumann statt dessen, okay.

**Neumann (EW-SZ):**

Die Diskussion ist für mich etwas schwierig verlaufen, weil auf mehreren Ebenen zu mehreren Themen gleichzeitig verhandelt wurde. Vor allen Dingen ist es zu dem, was wir eigentlich fortsetzen wollten, nämlich die Betroffenheit der Kommunen aufzuzeigen, doch nicht mehr gekommen. Von daher denke ich mir, daß wir an der Stelle am Mittwoch weitermachen werden, um nämlich für die anderen Kommunen außer Hannover die Betroffenheit aufzuzeigen.

Ich möchte bloß drei kurze Anmerkungen machen. Die erste zu Herrn Lange. Ich glaube, da gab es ein Mißverständnis. Ich habe Ihnen nicht unterstellt, daß Sie unredlich mit der Statistik umgehen würden, sondern ich habe gesagt, daß es bei Wissenschaftlern üblich ist, mit Statistiken um sich zu schlagen und damit zu arbeiten, daß aber durch die Statistik nicht alles abgedeckt ist, was das tägliche Leben zeigt und bringt. Das war mein Einwand. Daß Sie sich viel Mühe gegeben haben, ist unbenommen, das bestreiten wir überhaupt nicht. Bloß wissen sicherlich auch Sie - das weiß glaube ich, jeder, der oder die mit Statistiken zu tun hat -, daß die Anpassung einer Statistik auf einen bestimmten Punkt, der betrachtet werden soll, immer seine Grenzen hat. Insbesondere in diesem Bereich wird es so sein. Wenn wir uns einen Parameter herausgreifen, egal welchen, die Schadenssumme oder sonst etwas, ist die Anpassung immer problematisch. Soweit zu dem Punkt.

Dann möchte ich etwas zu Herrn Schmidt sagen. Sie haben bloß die mechanischen Einwirkungen angesprochen. Natürlich ist es klar, daß die auf Rangierbahnhöfen - man darf die Quetschbelastung nicht unterschätzen - möglicherweise geringer sind als auf der freien Strecke. Ich möchte nur sagen, daß die Brandhäufigkeit auf Rangierbahnhöfen sicherlich höher ist als auf freier Strecke. Dann noch eine Zahl, die wir vor längerer Zeit einmal von der Bundesbahn bekommen haben: Ende der 80er Jahre lag der Anteil an

Unfällen auf Rangierbahnhöfen bei 67 % vom gesamten Bereich der Bundesbahn.

Dann möchte ich gleich an das anschließen, was Herr Mönninghoff gesagt hat beziehungsweise was vom Verhandlungsleiter nachgefragt wurde. Es ist richtig, daß Sie als BZA nicht dafür zuständig sind. Wir haben uns zwei Jahre lang, angefangen von der untersten Gliederung über die Bundesbahndirektion bis nach Frankfurt zur Bundesbahnzentrale und schließlich bis nach Bonn in das Bundesverkehrsministerium, darum bemüht, Auskünfte der Bundesbahn zu bekommen. Es ist uns leider nicht gelungen, die Auskünfte, die genau der GRS zur Verfügung gestellt wurden, zu erhalten. Ich will jetzt nicht darum streiten, wer zuerst angefragt hat, ob die GRS oder wir, auf alle Fälle hat uns das in unserer Arbeit sehr behindert. Wie sorgfältig die GRS auch mit den Statistiken, die ihr von der Bundesbahn zur Verfügung gestellt wurden, umgegangen ist, bleibt es auch bei dem Detaillierungsgrad, den die GRS in ihrem Gutachten samt Anhängen eingeführt hat, für uns im Endeffekt nicht nachvollziehbar, d. h. wir sind konkret daran gehindert worden, mit Urdaten eigene Untersuchungen zu machen und Schlüsse zu ziehen.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr.

**Neumann (EW-SZ):**

Jetzt noch kurz, denn es ist eine sehr breite Palette von allen drei Sachverständigen ---

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Haben Sie Befürchtungen, daß Sie das nicht mehr in den Termin einbringen können, Herr Neumann?

**Neumann (EW-SZ):**

Ich habe insofern Befürchtungen - ich habe eingangs bemerkt, daß die Diskussion etwas durcheinander lief -, daß viele Sachen angerissen wurden, an die am Mittwoch niemand mehr daran denkt. Ich weiß z. B. auch nicht, ob Herr Collin am Mittwoch noch da ist.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Es wird Ihre Aufgabe als Sachbeistand sein, diese Punkte in dem Termin wieder in Erinnerung zu rufen. Herr Neumann, ich muß Sie wirklich bitten, Schluß zu machen. 1,5 Minuten können bei einem Erörterungstermin eine sehr lange Zeit sein. Ich denke, wir sollten diese Zeit nicht auf Kosten der Dame und der Herren, die ich schon benannt habe, die dran kommen wollen, ausweiten. Ich denke wir knüpfen am Mittwoch wieder dran an.

**Neumann (EW-SZ):**

Nein, wieso! Wir haben auch noch ---

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Wir haben in der folgenden Woche hinreichend Zeit,

dort wieder anzuknüpfen. Ich bitte auch Ihre Auftraggeber, die Kommunen, um Verständnis dafür. Ich weiß, daß Herr Neumann das entsprechend machen wird und daß er auch dazu Gelegenheit haben wird. Danke sehr. - Herr Niehoff!

**Niehoff (EW):**

Ich möchte etwas zur Glaubwürdigkeit von Statistiken sagen. Dazu muß ich erst einmal in einen anderen Bereich ausweichen, wovon ich vielleicht ein bißchen mehr verstehe, da ich als Jugendpfleger und nicht als Atomphysiker tätig bin.

Es gibt im Moment bei uns im Lande eine Gewaltdiskussion. In diesem Zusammenhang wird auch wieder diskutiert, ob durch die Darstellung im Fernsehen Gewalt gefördert wird. Es gibt eine Untersuchung, die festlegen soll, welche Fernsehsender am meisten Gewaltszenen zeigen. Das Erstaunliche, das dabei herausgekommen ist, ist - jeder, der selber fernsieht, wird sich wundern -, daß RTL entweder vor oder hinter dem ZDF liegt, d. h. der Sender schneidet wunderbar ab. Das Ergebnis entspricht eigentlich gar nicht dem, was man tagtäglich sieht. Jetzt wird man sich fragen, wer diese Untersuchung in Auftrag gegeben hat - das war RTL! Das ist die erste Geschichte.

Die zweite Geschichte: Wonach hat RTL gefragt? RTL hat gefragt, in welchen Spielfilmen die meisten Gewaltszenen gezeigt werden, d. h. RTL hat ausgeblendet, daß sie Reality-Shows haben usw., "Notruf" - Sie kennen ja all diese unsäglichen Sendungen. Es sagt ja schon der Volksmund: Trau keiner Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast!

(Beifall bei den Einwendern)

Soviel zur Glaubwürdigkeit von Statistiken.

Nun zu der Rechnung, die uns vorgelegt wurde. Die zehn Jahre enden, wenn ich das richtig verstanden habe, 1988/89. Wir hatten 1989 ein Ereignis, das auch vom Verkehrswesen bei uns alles umschmeißt, und zwar die deutsche Einheit,

(Beifall bei den Einwendern)

die Ihre Rechnungen eigentlich zur Makulatur macht. Das gilt natürlich auch für die gesamte Statistik.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Gut, insbesondere zum letzten Punkt könnten wir die Deutsche Bundesbahn fragen, ob es signifikante Auswirkungen hinsichtlich der Transporte zu Konrad auf dem Schienenweg durch die deutsche Einheit, also in den letzten drei Jahren, gibt.

**Dr. Schmidt (DB):**

Ja, wir haben abnehmende Tendenz.

(Lachen bei den Einwendern - Zurufe von den Einwendern: Der war wieder gut! Es verändert sich doch etwas! Nein!)

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Gut, es geht ja nicht um die Frage des Personenschnellverkehrs, sondern hauptsächlich um die Güterfahrzeugbewegungen. Herr Dr. Schmidt, bitte!

**Dr. Schmidt (DB):**

Richtig, ich möchte noch einmal, jetzt ernsthaft, etwas zum Güterverkehr und der dadurch bedingten Gefährdung sagen. Das ist vorhin nicht richtig rausgekommen. Hauptstrecken und Nebenstrecken und auch Strecken der Deutschen Reichsbahn sind sicherlich in unterschiedlicher technischer Qualität und Ausführung. Eines ist aber überall bei den Bahnen gemeinsam, nämlich daß das gesamte Sicherheitssystem zur Beförderung von Personen ausgelegt ist und der Güterverkehr davon profitiert, weil keine Abstriche gemacht werden, indem man sagt: So jetzt fährt man eben Kohlen oder radioaktive Stoffe, und deswegen muß es nicht so sicher sein wie der Personenverkehr. Die Gesamtsicherheit ist also auf Personenverkehr ausgelegt, und alle Strecken sind gleich sicher. Das wird dadurch gewährleistet, daß überall dort, wo es signaltechnisch, betriebstechnisch oder wegen Qualität, Oberbau oder sonst irgend etwas schlechter ist, dies durch reduzierte Fahrgeschwindigkeiten kompensiert wird. Das heißt, es gibt bei der Deutschen Reichsbahn viele Strecken, die heute zum Teil nur mit 30 km/h befahren werden. Dafür haben wir auf diesen Strecken die gleiche Betriebssicherheit wie z. B. auf unserer Neubaustrecke.

Da die Diskussion - Umfahrung von Großstädten, große Wege auf Nebenstrecken - sicherlich noch einmal kommt, es gibt in dem Sinne eine durchgehende Sicherheit, wenn Sie auch dadurch erzeugt wird, daß man eben mit geringeren Geschwindigkeiten fährt. Soweit zum allgemeinen Verständnis.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Dr. Schmidt. - Herr Dr. Lange, inwieweit hat bei Ihnen die deutsche Einheit dazu geführt, daß die Verkehrsstatistiken, die Sie zugrunde legen mußten, nur noch Makulatur sind, wie es der Einwender behauptet?

**Dr. Lange (GB):**

Es ist unbestritten, daß durch den Wegfall der innerdeutschen Grenze der Schienentransport in Ost-West-Richtung deutlich zugenommen hat. Das führt nach unseren Kenntnissen dazu, daß bei der Deutschen Bundesbahn auch die Erfordernisse, dem Rechnung zu tragen, gesehen worden sind, indem weitere Strecken hinzukommen beziehungsweise der Ausbau dieser Strecken vorangetrieben wird. Insofern kann man nach

allen Erfahrungen voraussagen: Wenn Strecken neu gebaut beziehungsweise bestehende sicherheitstechnisch ausgebaut werden, wirkt sich das in Bezug auf das Unfallgeschehen günstig aus. Zum Beispiel wird die Zahl der höhengleichen Bahnübergänge bei solchen Gelegenheiten reduziert, oder sie werden erst gar nicht vorgesehen. Die Erfahrung, wie sie sich uns mitgeteilt hat, geht dahin, daß sich selbst bei höheren Zugfrequenzen, aber Modernisierung und Ausbau von Strecken das Unfallgeschehen insgesamt, die Unfallhäufigkeit pro km, in diesem Fall pro Güterzugkilometer günstig entwickelt.

Das bedeutet, daß wir im Augenblick durch die deutsche Wiedervereinigung für einen Zeitraum in der Zukunft, wo das Endlager Konrad möglicherweise in Betrieb ist, keine Gegebenheiten erkennen, die darauf hinweisen, daß die Daten, die wir zugrunde gelegt haben, das Unfallgeschehen unterschätzen. Ich weise aber noch einmal darauf hin, daß wir die abfallende Tendenz bezogen auf einen Zeitraum, zu dem die deutsche Vereinigung noch nicht war, gesehen haben. Wir haben selbstverständlich nicht die Statistik zum Ende des Zeitraumes zugrunde gelegt, sondern über den gesamten Zeitraum gemittelt, um auch von daher wiederum abdeckende Daten zu benutzen.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Dr. Lange. - Eine direkte Nachfrage von Herrn Niehoff, bitte!

**Niehoff (EW):**

Ich habe eine Nachfrage zur Modernisierung der Strecken. Sie haben gesagt, daß die Strecken sicherer werden. Ich denke, daß das der Fall sein könnte, wenn die Strecken fertig sind, aber ich denke, daß während der gesamten Baumaßnahme diese Strecken unsicherer sind, weil genau in dem Bereich die gleiche Anzahl von Zügen durchfährt, so daß bei bestimmten Baustellen stärker rangiert werden muß. - Ich stelle mir das jedenfalls als Laie so vor, Sie können es sicherlich entkräften. - Ich möchte daher sagen, daß während des Zeitraums der Modernisierungsarbeiten die Unfallgefährdung noch entschieden größer ist, als bisher angenommen worden ist.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Herr Dr. Lange!

**Dr. Lange (GB):**

Ganz kurz: Ich kann Ihre Vermutung nicht entkräften. Mir fehlen dazu die statistischen Daten. Es kann in beide Richtungen gehen. Möglicherweise kann Herr Schmidt vom BZA Minden mehr über die Regelungen der DB beim Ausbau von Strecken sagen.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Herr Schmidt, es betrifft nicht Ihren unmittelbaren

Aufgabenbereich. Aber Sie haben vorhin die Enge der Dienststellenunterbringung erwähnt. Vielleicht können wir jetzt hier unmittelbar davon profitieren.

(Heiterkeit)

**Dr. Schmidt (DB):**

Danke schön. Ich führte eben schon aus, daß das Bestreben ist, auf allen Strecken die gleiche Sicherheit zu haben, und daß im Baustellenbereich drastische Geschwindigkeitsbeschränkungen da sind, so daß es keine Einflüsse geben dürfte, wenn man darüber Statistik betreibt. Ich habe die Zahlen nicht hier. Ich müßte mich darum bemühen. Aber mir ist nicht bekannt, daß Arbeiten im Baustellenbereich zu einer Erhöhung der Unfallhäufigkeit in diesem Bereich führen; Unfallhäufigkeit heißt Zugentgleisung und so etwas. Selbstverständlich kommt es im Baustellenbereich, wie wir leider oft in den Zeitungen lesen, zu Personenschäden, daß Leute nicht rechtzeitig gewarnt und deshalb überfahren werden. Solche Dinge gibt es sicherlich im Baustellenbereich mehr als auf der freien Strecke. Aber eine erhöhte Unfallhäufigkeit dadurch - meistens sind die Zuggeschwindigkeiten überproportional gesenkt im Baustellenbereich, nicht nur um eine gleiche Sicherheit im Baustellenbereich für die Beförderung zu erzeugen, sondern auch, um dem Personal entsprechend lange Vorwarnzeiten zu geben und das Personal, das dort arbeitet, entsprechend zu schützen. Ich glaube nicht, daß eine Baustelle ein Gefahrenbereich im Betrieb ist, nur leider eine unglückliche Verzögerung in der Betriebsabwicklung.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Dr. Schmidt. - Wenn es das war, Herr Niehoff keine akuten Nachfragen mehr hat - - Er ist am Schwanken, nun schwankt er ab.

(Niehoff (EW): Ich denke, das wird uns nächste Woche noch beschäftigen. Es war nicht nach seinem Glauben gefragt!)

- Natürlich war nicht nach seinem Glauben gefragt, da haben Sie völlig recht, Herr Niehoff. Aber es war doch eine durchaus plausible Erklärung, die er gegeben hat. Das kann, wenn es denn wirklich entscheidend wird, noch einmal hier in den Termin reingetragen werden. Aber er hat versucht, ad hoc Ihrem Bedürfnis entsprechend zu antworten. Dafür sollten wir doch dankbar sein. Herr Streich ist als nächster dran.

**Herr Streich (EW):**

Herr Dr. Lange, Sie haben mehrfach mit Ihrem Grünbuch gewinkt. Kann man ein solches haben und erwerben?

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Gemeint ist Ihre Studie.

**Dr. Lange (GB):**

Ja.

**Herr Streich (EW):**

Dann wäre ich Ihnen dankbar, wenn ich eines haben könnte.

Frage 2: Welcher Zeitraum ist Ihren Statistiken zugrunde gelegt, war meine Frage, die ich eingereicht habe. Sie haben vorhin hier gesagt, von 1979 bis 1988. Nun ist ja der Bahnhof Braunschweig bis 1989/90 eigentlich am Rande der Welt gewesen. Wenn es so ist, daß sich das Beförderungsaufkommen auf jeden Fall vergrößert hat, müßte auch der Rangierbahnhof Braunschweig ein größeres Verkehrsaufkommen zu bewältigen haben. Das konnte offensichtlich in Ihre statistischen Berechnungen und Planungen nicht einfließen, Sie haben das ganze Bundesgebiet betrachtet. Wenn also die Unfallhäufigkeit im Rangierbahnhof Braunschweig prozentual größer ist oder war als bei anderen Bahnhöfen, müßte es nach meinem Verständnis künftig noch mehr sein, weil ja mehr Betrieb ist.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Das sind zwei konkrete Fragen. Herr Dr. Lange, möglicherweise auch Herr Dr. Schmidt ergänzend. Zunächst Herr Dr. Lange!

**Dr. Lange (GB):**

Herr Streich, zunächst einmal noch einmal zu der Frage, die ich kurz mit Ja beantwortet habe. Ich habe heute ein Exemplar der Transportstudie Konrad einem Interessenten gegeben, so daß ich im Augenblick kein weiteres dabei habe. Ich bringe, wenn ich in der nächsten Woche wieder hier bin, einige Extraexemplare mit und gebe Ihnen dann gern eines.

Zur zweiten Frage bezüglich der Unfallhäufigkeit des Rangierbahnhofs Braunschweig: Für die Vergangenheit haben wir nicht die gesamte Statistik der Rangierbahnhöfe in der Bundesrepublik genommen, sondern genau die Unfallstatistik des Rangierbahnhofs Braunschweig. Jetzt haben Sie gesagt, durch den Wegfall der Grenze würden dort mehr Waggons rangiert und das könne oder werde auch mit einer Erhöhung der Unfallzahlen einhergehen. Das vermute ich auch, aber die Bezugsgröße für uns ist nicht die absolute Unfallzahl, sondern die Zahl der Unfälle pro rangiertem Güterwaggon. Wenn nicht durch einen extrem erhöhten Anfall von Waggons die normalen Rangierabläufe grundlegende Veränderungen erführen, so kann man erwarten, daß die auf den rangierten Waggon bezogene Unfallzahl sich nicht wesentlich ändert.

Wir haben uns auch die Frage gestellt, ob die Daten anderer Rangierbahnhöfe irgendeine Korrelation zulassen, daß sich, wenn die Zahl der rangierten Waggons besonders hoch ist, das in der Unfallzahl pro rangiertem Waggon niederschlägt. Da haben die Recherchen ergeben: Das ist nicht der Fall. Eine solche Korrelation ist

bei anderen Rangierbahnhöfen nicht erkennbar. So nehmen wir an, daß das auch für den Rangierbahnhof Braunschweig gilt.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Herr Dr. Schmidt!

**Dr. Schmidt (DB):**

Ich will mich gern bemühen, bis Mittwoch nachzufragen, wie die tatsächlichen Zahlen in den letzten Jahren sind, wenn Ihnen das hilft.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr. - Herr Streich, eine Nachfrage!

**Herr Streich (EW):**

Bezüglich der Korrelation, die Herr Dr. Lange eben angesprochen hat, nehme ich das zur Kenntnis. Das kann mich zwar nicht zufriedenstellen, aber ich kann in diesem Moment nicht anders argumentieren, als es hinzunehmen.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr. - Da wir gerade das Stichwort Unterlage hatten, meine Damen und Herren, darf ich Sie darauf aufmerksam machen, daß wir vorn rechts neben dem Eingang, also, wenn Sie den Saal verlassen links neben dem Ausgang - das ist die gleiche Tür, je nachdem woher Sie kommen, ist sie einmal Eingang, einmal Ausgang -, einen Stand mit Informationsmaterial haben, wo die Zusammenfassung, von unserem Haus erstellt, mit der Überschrift "Transporte radioaktiver Stoffe zum geplanten Endlager Schacht Konrad, Konzentrate aus drei Stellungnahmen", nämlich einmal der besagten GRS-Studie, "Transportstudie Konrad, Sicherheitsanalyse des Transports radioaktiver Abfälle zum Endlager Konrad", zum anderen die gutachterliche Stellungnahme zum geplanten Endlager Schacht Konrad, "Auswirkungen des Vorhabens auf das Gebiet der Gemeinde Vechelde", erstellt von der Gruppe Ökologie im Auftrag der Gemeinde von 1987 und die "gutachterliche Stellungnahme zu Gefahren durch den Transport radioaktiver Abfälle zum geplanten Endlager Schacht Konrad für das Gebiet der Stadt Braunschweig", von der Gruppe Ökologie im Auftrag der Stadt Braunschweig, erstellt ausliegen. Dieses Papier hat die zusammenfassenden Ergebnisse und Bewertungen dieser Studien zum Inhalt. Dann liegt noch ein weiteres Papier aus, die sogenannte "Identifizierung von Schwachstellen der GRS-Transportstudie Konrad", von Herrn Dr. Helmut Hirsch für den Beirat für Fragen des Kernenergieausstieges im Auftrag des Umweltministeriums erstellt. Das sind Unterlagen, die Sie vorne kostenlos abgreifen und zur Information und weiteren Beschäftigung mit diesen Fragen im Hinblick auf die Verhandlung in der nächsten Woche studieren können.

Dann ist Frau Wassmann an der Reihe.

**Frau Wassmann (EW-Naturschutzbund):**

Meine Frage ging auch in die Richtung, die schon zweimal abgesprochen wurde: die Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens von einer eventuellen Unfallhäufigkeit. Im Naturschutzbund gibt es einen Slogan "Eisenbahn statt Straßenwahn". Das heißt, wir sehen eine ganz deutliche Notwendigkeit der Ökologisierung der gesamten Verkehrspolitik. Es kann nicht nur um ein gehäuftes Aufkommen im Zusammenhang mit der Vereinigung gehen, sondern darüber hinaus ist ein grundsätzliches Umdenken des Verkehrsaufkommens von der Straße auf die Schiene erforderlich. Daher wäre es für uns auf der Einwenderseite sehr, sehr wichtig, gerade diesen Punkt der Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen doch noch etwas deutlicher darzustellen. Es widerspricht irgendwo dem gesunden Menschenverstand, dem Empfinden, das man hat, daß eine Erhöhung von potentiellen Gefahren, von Gefahrenmomenten nicht tatsächlich auch zu einem erhöhten Eintreten führen soll. Das erscheint irgendwo nicht logisch. Da fehlen uns einfach noch Belege.

Wir hätten gern auch gewußt, wie Ihre Hochrechnungen für den Güterverkehr für die nächsten 40 Jahre aussehen und ob dabei die Erfordernisse einer solchen ökologisierten Verkehrspolitik mit eingegangen sind.

(Beifall bei den Einwendern)

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Frau Wassmann. Ihr Slogan hat hier oben aufgrund der akustischen Verhältnisse ein wenig Verwirrung herbeigeführt, weil es zunächst keinen Sinn machte: "Eisenbahn statt Straßenbahn", weil wir da ein B verstanden hatten. Aber ich wurde aufgeklärt, es hieß "Eisenbahn statt Straßenwahn", ein W, dann macht es Sinn. Dann ist die Verwirrung aufgeklärt.

Herr Dr. Lange, bitte!

**Dr. Lange (GB):**

Ich habe Ihnen vorhin eine Folie gezeigt, in der Sie die Daten zum Unfallgeschehen bei der Deutschen Bundesbahn gesehen haben. Darin kam zum Ausdruck, daß, wenn Sie es pro Waggonkilometer beziehen, es eine Unfallhäufigkeit gibt, die ich so beschrieben habe: Im Mittel fährt ein Waggon tausendmal um den Globus, bevor er einen Unfall macht. Insofern weist die Schiene im Gütertransport sicherlich eine gute Statistik auf. Deshalb haben wir auch in unserer Studie zum Ausdruck gebracht, daß sich ein hoher Bahnanteil bei der Beförderung der radioaktiven Abfälle zum Endlager Konrad in bezug auf ein Unfallgeschehen günstig auswirkt. Das zum einen.

Zum zweiten haben Sie gesagt, es leuchte Ihnen nicht ein, daß mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen nicht auch eine erhöhte Unfallhäufigkeit einhergeht, und zwar mit der richtigen Bezugsgröße, Unfälle pro

Kilometer. Ich stimme Ihnen zu, soweit das die Straße betrifft. Eine solche Erhöhung der Unfallhäufigkeiten ist nach dem Wegfall der innerdeutschen Grenze auf der dann plötzlich sehr stark befahrenen A 2 Richtung Ost-West beobachtet worden, wo in der Tat ein erhöhtes Aufkommen fast schockartig zu einer erhöhten Unfallhäufigkeit, und zwar auch bezogen auf die gefahrenen Kilometer geführt hat. Im Augenblick beobachtet man, daß sich das wieder etwas beruhigt aber noch über dem Durchschnitt liegt. Die Bedingungen bei der Bundesbahn sind da etwas anderes, weil die Abstände, die Zugtakte, geregelt sind, so daß dort das erhöhte Aufkommen im allgemeinen, zumindest wenn es mit einem Streckenausbau einhergeht, insgesamt zu günstigeren Bedingungen führt. Beim Straßenverkehr wissen Sie alle - das erlebt jeder von uns mit -, wie sich der Straßenverkehr dermaßen gesteigert hat, daß wir an manchen Stellen fast vor einem Verkehrsinfarkt stehen. Man kann dabei gleichzeitig erkennen, daß sich verkehrsregelnde Maßnahmen oder eine bessere Ausbausituation zum Glück in einer relativen - nicht absoluten - Reduzierung niederschlagen. So haben wir die glückliche Situation, daß sich in der Bundesrepublik über einen längeren Zeitraum die Zahl der Verkehrstoten, die im Bereich von 10000 oder 8000 pro Jahr natürlich eine katastrophale Zahl insgesamt darstellt, trotz einer erheblichen Zunahme des Verkehrs nicht proportional zur Zunahme des Verkehrsaufkommens angewachsen ist. Das heißt, es gibt Gegenbewegungen. Nicht jede Erhöhung des Transportaufkommens schlägt sich in einer entsprechenden Erhöhung der Unfallzahlen nieder. Aber eine Korrelation wird an vielen Stellen beobachtet.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr. - Frau Wassmann hat zwar keine Nachfrage dazu, aber Herr Musiol. Bitte!

**Musiol (EW):**

Ich kenne zwar die Statistiken der Bundesbahnunfälle nicht. Aber rein vom Gefühl her, vom Zeitunglesen und aus Rundfunk- und Fernsehberichten würde ich sagen: Gerade im letzten Jahr ist mir aufgefallen, daß bei der Bundesbahn ganz gehäuft Unfälle zu verzeichnen waren.

(Beifall bei den Einwendern)

Jetzt frage ich Sie dazu: Ist das im letzten Jahr in der Statistik sozusagen ein Ausreißer gewesen, oder ist nicht vielleicht doch eine Tendenz zu einer Häufung von Unfällen erkennbar?

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Herr Dr. Schmidt!

**Dr. Schmidt (DB):**

Ich glaube, daß das ein subjektiver Eindruck ist. Das

kann möglicherweise daran liegen, wie die Presse berichtet und was sie als Hauptthema hat.

(Unruhe bei den Einwendern)

Denken Sie bitte daran, daß wir auch erst seit drei, vier Jahren ständig im Radio von Geisterfahrern auf der Autobahn hören. Das hat es vorher auch nie gegeben, weil diese Verkehrsdurchsagen nicht gemacht worden sind. Es ist sicherlich falsch, wenn durch die Presse der Eindruck entstanden ist, daß die Unfallzahlen bei der Bundesbahn in den letzten Jahren steigenden Charakter hatten. Sie haben seit zehn Jahren fallenden Charakter und waren noch nie so niedrig wie heute.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Dr. Schmidt. - Frau Schermann!

**Frau Schermann (EW):**

Ich möchte, daß Sie mir folgende Frage beantworten - da es auch ein Rechenmodell gibt, welches Statistiken, gute Statistiken nach Ihrer Ansicht, widerlegen kann -; ich erläutere das mal an einem Beispiel: Bei 100 Unfällen mit 1000 Fahrzeugen ergibt sich in Prozent eine Zahl von 10 %. Bei 150 Unfällen mit 2000 Fahrzeugen - oder Schienenverkehr, wir können auch das nehmen - ergibt sich prozentual ein Wert von 7,5 %. Die Prozentzahl sinkt also, doch es sind 50 Unfälle mehr zu verbuchen. Noch deutlicher wird das bei 200 Unfällen und beispielsweise 3000 Fahrzeugen. Hier senkt sich der Wert nochmals auf 6,6 %. Die Statistikkurve sinkt.

Gerade an diesem Beispiel ist der Anteil an Unfällen in Prozent einerseits deutlich rückläufig, doch andererseits haben sich die Unfälle und damit auch die Risiken verdoppelt. Weil das so ist und weil diese Rechnung es möglich macht, Statistiken für null und nichtig zu erklären, glaube ich an diese Statistiken, die Sie einem hier vorlegen, nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Herr Dr. Lange, die Geheimnisse die Statistik - können Sie sie entschlüsseln?

**Dr. Lange (GB):**

Ihre Zahlen sind korrekt. Sie haben einmal absolut höhere Zahlen und relativ geringere Zahlen. Jetzt muß man sich fragen, was man zu analysieren hat und welches in diesem Fall die richtige Zahl ist. Wenn Sie wissen wollen, was die Gesamtzahl der Unfälle ist, dann ist die zuletzt von Ihnen genannte Zahl die richtige. Wenn Sie von Hannover nach Braunschweig fahren wollen und sich fragen, was Ihr persönliches Risiko ist, daß Sie auf dieser Strecke einen Unfall erleiden, dann ist es sicherlich richtig, wenn Sie sich fragen, wie hoch die Unfallwahrscheinlichkeit pro Kilometer ist. Davon,

welche Frage Sie stellen wollen, hängt es ab, in welcher Weise Sie die Statistik anwenden. Unsere Behauptung ist lediglich, daß wir für die anstehende Frage, welche Risiken mit diesem ganz konkreten Transportaufkommen für die Endlagerregion verbunden sind, die richtigen Bezugsgrößen benutzt haben und daß wir uns sehr viel Mühe gegeben haben, die richtigen Bezugsgrößen zu bekommen, indem wir nämlich die entsprechenden Statistiken mit Sorgfalt und in abdeckender Weise ausgewertet haben.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, Herr Dr. Lange. Das war ja schon fast ein Schlußwort. Aber da kommt im letzten Moment doch noch eine Meldung von Frau Wassmann. Bitte sehr!

**Frau Wassmann (EW-Naturschutzbund):**

Herr Dr. Lange, Sie haben angesprochen, daß zum Beispiel durch Erweiterungsbauten und das Schaffen zusätzlicher Strecken das Verkehrsaufkommen pro Verbindungsstrecke minimiert werden könne. Wie sieht es denn tatsächlich aus: Sind Sie denn zuversichtlich, daß Sie sämtliche Gütertransporte in den nächsten 40 Jahren tatsächlich auf der Schiene werden transportieren können, und mit welchen zusätzlichen Wartezeiten von irgendwelchen Atomtransporten --- Sie sagen, Sie haben einen gewissen Abwicklungsturnus beim Rangieren. Dann müßte sich ja irgendwo so etwas wie eine Warteschleife ergeben. Sind diese Warteschleifenprobleme berücksichtigt?

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Herr Dr. Lange!

**Dr. Lange (GB):**

Sie sprechen jetzt einen wünschenswerten Trend für die Zukunft an, daß möglichst viel von der Straße auf die Schiene verlagert wird. Wenn man sich das immense Transportaufkommen anschaut, das im Moment auf der Straße transportiert wird, und annimmt, das würde kurzfristig auf die Schiene verlagert, dann muß man zu seiner eigenen Enttäuschung feststellen, daß das leider Gottes technisch nicht in kurzer Zeit machbar wäre oder möglicherweise sogar an die Grenzen unseres jetzigen Schienennetzes stoßen würde, auch wenn man sich das unter ökologischen Gesichtspunkten wünscht. Es ist klar - so würde ich es jedenfalls sehen -, daß sich die Bundesbahn natürlich wünscht, daß möglichst viel auf die Schiene kommt. Gleichzeitig kann sie nicht mehr transportieren, als sie technisch abwickeln kann. Daß es zum Beispiel vor dem Rangierbahnhof Braunschweig bis zum Standort von Herrn Schmidt nach Minden eine Schlange von Waggons gibt, die auf eine, wie man sagt, rangierdienstliche Behandlung in Braunschweig warten, kann ich mir eigentlich schwer vorstellen. Da müßte die Bundesbahn vorher blockieren und sagen: Tut mir leid, wir würden es zwar gern transportieren, aber unsere

Kapazität gibt es nicht her. Man kann nur hoffen - ich fühle da mit Ihnen -, daß die Entwicklung in die Richtung geht, daß die Straße entlastet wird und die Schiene einen höheren Beitrag liefern kann.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Herr Dr. Rinkleff!

**Dr. Rinkleff (GB):**

Ich möchte darauf hinweisen, daß der Ablieferer, der ein Abfallgebinde zum Endlager verbringen möchte, dieses nicht einfach losschicken kann, sondern vom Antragsteller ist vorgesehen, ein Abrufsystem - so wird das genannt - einzusetzen. Das kann dynamisch darauf reagieren, was jeweils am Endlagerstandort ankommt und was im Vorlauf abgerufen wurde. Wenn so etwas passieren sollte, wie man es hier jetzt diskutiert, irgendwelche Warteschleifen auf Rangierbahnhöfen, müßte das zwingend dazu führen, daß eben nicht entsprechend viele Gebinde abgerufen werden. Das BfS weiß ja, was auf der Straße beziehungsweise auf der Schiene gerade gebunden ist.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

So denn, wollte ich sagen, das BfS über die Rangierzustände auf den Rangierbahnhöfen informiert ist. Es müßte dann zu einem zusätzlichen Informationsaustausch der betroffenen Stellen beigetragen werden. - Frau Wassmann!

**Frau Wassmann (EW-Naturschutzbund):**

Würde das dann eventuell dazu führen, daß es bei uns auf den Schienen Güter erster und zweiter Ordnung gibt, Vorrang für die Atomtransporte, und im Zweifelsfalle müssen andere Gütertransporte warten?

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Herr Dr. Schmidt, ist das für die Deutsche Bundesbahn vorstellbar?

**Dr. Schmidt (DB):**

Es gibt Terminzüge - aber Warten, nein. Ein Zug kann maximal 50 Wagen haben. Ein Zug wird zusammengestellt. Wenn es keine Kapazität gibt, ihn abzufahren, wird er beim Absender nicht abgeholt. Das heißt, der Absender setzt sich mit der Bundesbahn in Verbindung und bekommt sozusagen verbindlich eine Zusage, wann dieser Wagen irgendwo ankommt. Wenn ein Zug 50 Wagen erreicht hat, muß er halt zwei, drei Tage warten, bis der Wagen auf Reisen geht. Anders funktioniert das nicht. Sie kriegen im Güterverkehr sozusagen eine Platzkarte.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Meine Damen und Herren, wenn jetzt keine weiteren Fragen sind, frage ich den Antragsteller: Möchte er

noch eine Stellungnahme zur heutigen Diskussion abgeben?

**Dr. Thomauske (AS):**

Nein.

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Danke sehr, meine Damen und Herren, damit - - -

(Frau Krebs (EW): Darf ich auch noch mal?)

- Sie haben sich bislang nicht gemeldet, Frau Krebs. Wenn es denn kurz geht, bitte sehr! Das war ein Mißverständnis.

**Frau Krebs (EW):**

Es geht um die Gewalt oder vielmehr um die Nervosität, die heute in diesem Raum geherrscht hat. Ich kann mir das nicht erklären, und ich weiß auch nicht, was für Aktionen oder was hier stattfinden soll. Ich habe keine Ahnung davon. Ich weiß nur eines: Ich bin im September mehr aus Neugierde zu diesem Erörterungstermin gekommen und klebe hier seit Monaten fest. Ich hatte früher auch immer so den Eindruck, daß alle Atomkraftgegner gewalttätige Menschen sind, irgendwelche Vermummten. Aber dadurch, daß ich jetzt in Gorleben gewesen bin und mir diese angeblich gewalttätigen Menschen einmal angesehen und festgestellt habe, daß das Menschen von 15 Jahren bis zu 72 Jahre alten Rentnern sind -- Da ist alles irgendwo dabei, da habe ich überhaupt keinen gewalttätigen Menschen getroffen. Ich weiß nicht, ob die Bundesregierung nicht vielleicht sogar die Unverschämtheit besitzt, irgendwelche gewalttätigen Leute zu solchen Aktionen hinzuschicken. Ich habe keine Ahnung davon, ich weiß nur eines: Die Politiker und die Bürger entfremden sich immer mehr. Da ist irgendwo keine Ebene, auf der man miteinander umgehen kann.

In bezug auf Brunsbüttel möchte ich noch etwas sagen: Ich vermute einmal, daß man hier ins Schwitzen kommt, weil diese Geschichte in den Medien - wie soll ich sagen -, weil man gut von den Medien informiert wird, was hier für Manipulationen und so weiter stattfinden. Ich kann mir das nicht erklären und möchte ein für allemal irgendwo klargestellt haben: Hier gibt es keine gewalttätigen Bürger; im Gegenteil, wir müßten von der Polizei geschützt werden, und nicht umgekehrt.

(Beifall bei den Einwendern)

**VL Dr. Schmidt-Eriksen:**

Ich bin zugegebenermaßen ein wenig verwirrt, weil ich Gewalt auf diesem Erörterungstermin so jedenfalls nicht feststellen kann, es sei denn, man argumentierte mit Herrn Professor Bertram über strukturelle Gewalt. Das wäre aber ein besonderes Thema, das ich auch hier nicht mit ihm diskutieren würde und wollte. Es hat ein-

mal eine Aktion hier gegeben. Aber ich verstehe im Augenblick nicht, was Sie angesprochen haben. Deswegen lassen wir das Ganze jetzt, machen Feierabend.

(Frau Free (EW): Nein, ich möchte dazu noch einmal etwas sagen!)

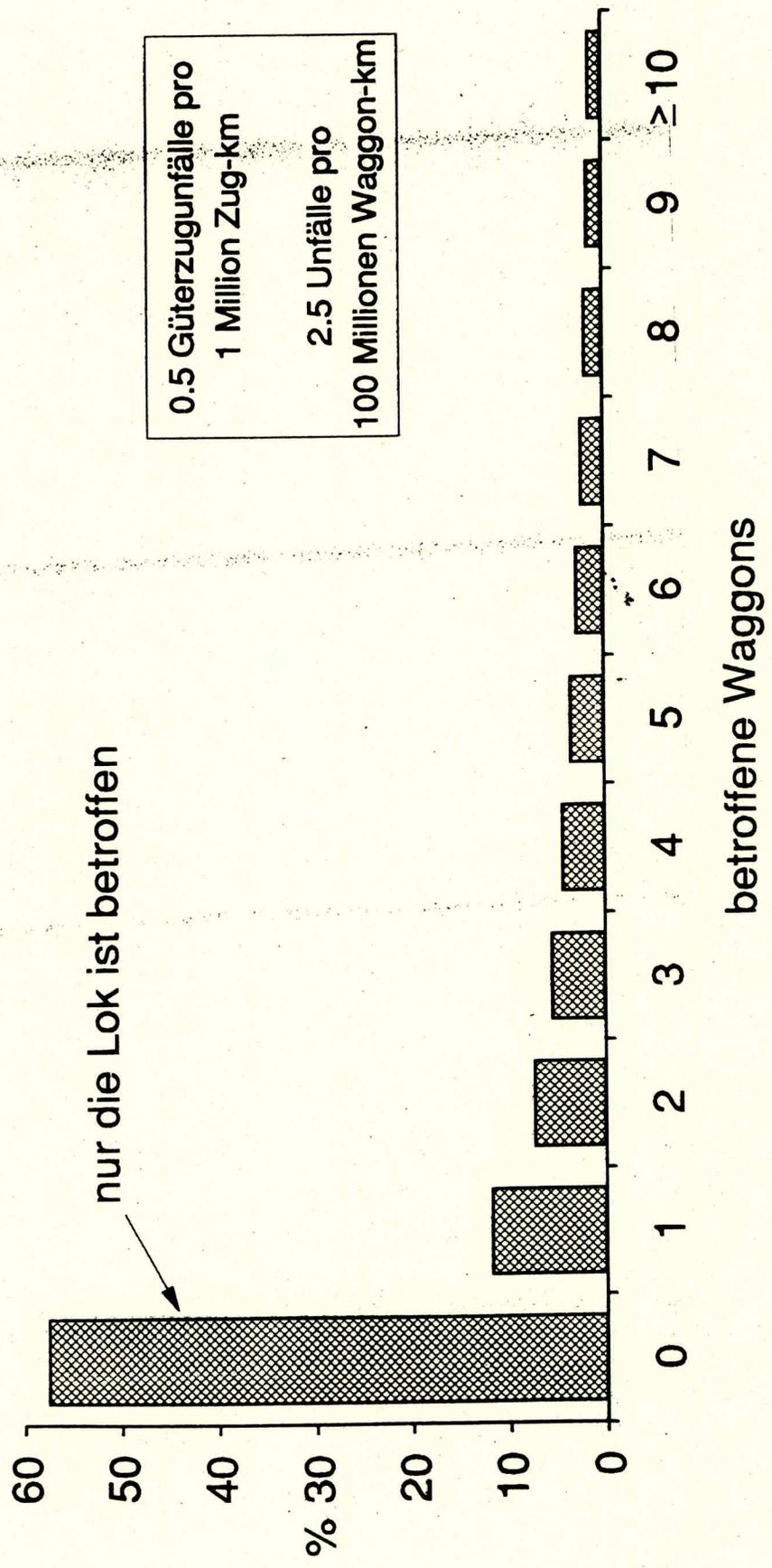
Was Brunsbüttel betrifft, so kann ich auch nur sagen - das ist etwas, was mich nicht verwirrt -: Davon habe ich heute morgen schon beziehungsweise gestern abend im Radio erfahren. Aber das ist glücklicherweise nicht Gegenstand dieses Erörterungstermins.

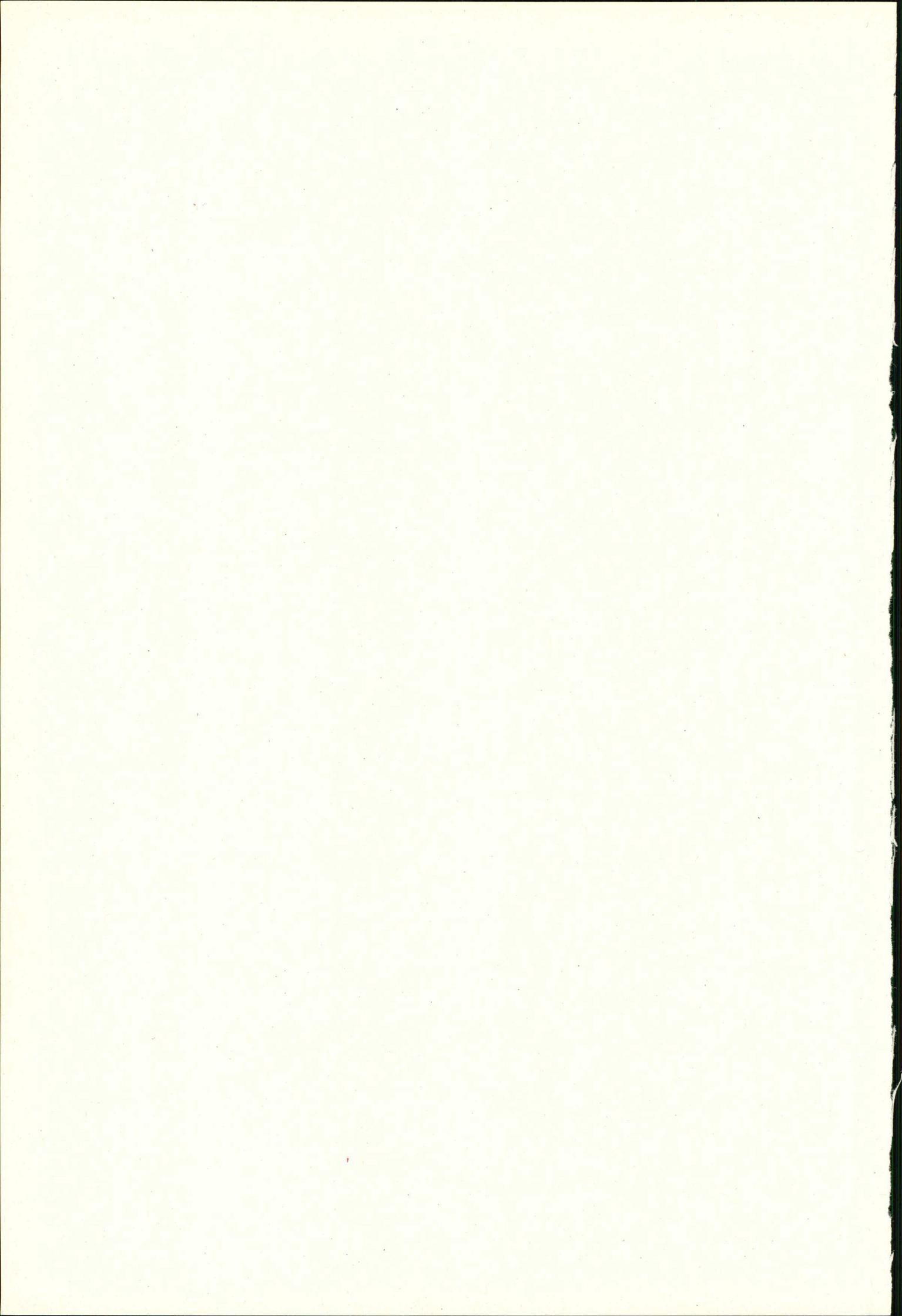
Meine sehr verehrten Damen und Herren, der heutige Verhandlungstag ist beendet. Ich wünsche Ihnen ein schönes Wochenende, gute Heimfahrt, auf Wiedersehen. Sie sind herzlich eingeladen, am Mittwoch ab 11 Uhr an der Verhandlung teilzunehmen. Es geht weiter im Tagesordnungspunkt Transporte.

(Schluß: 14.00 Uhr)

## Anlagen

# Häufigkeitsverteilung betroffener Waggons (Güterzugverkehr)





SCG11P8A FIG. 1 02/24/69 13147121

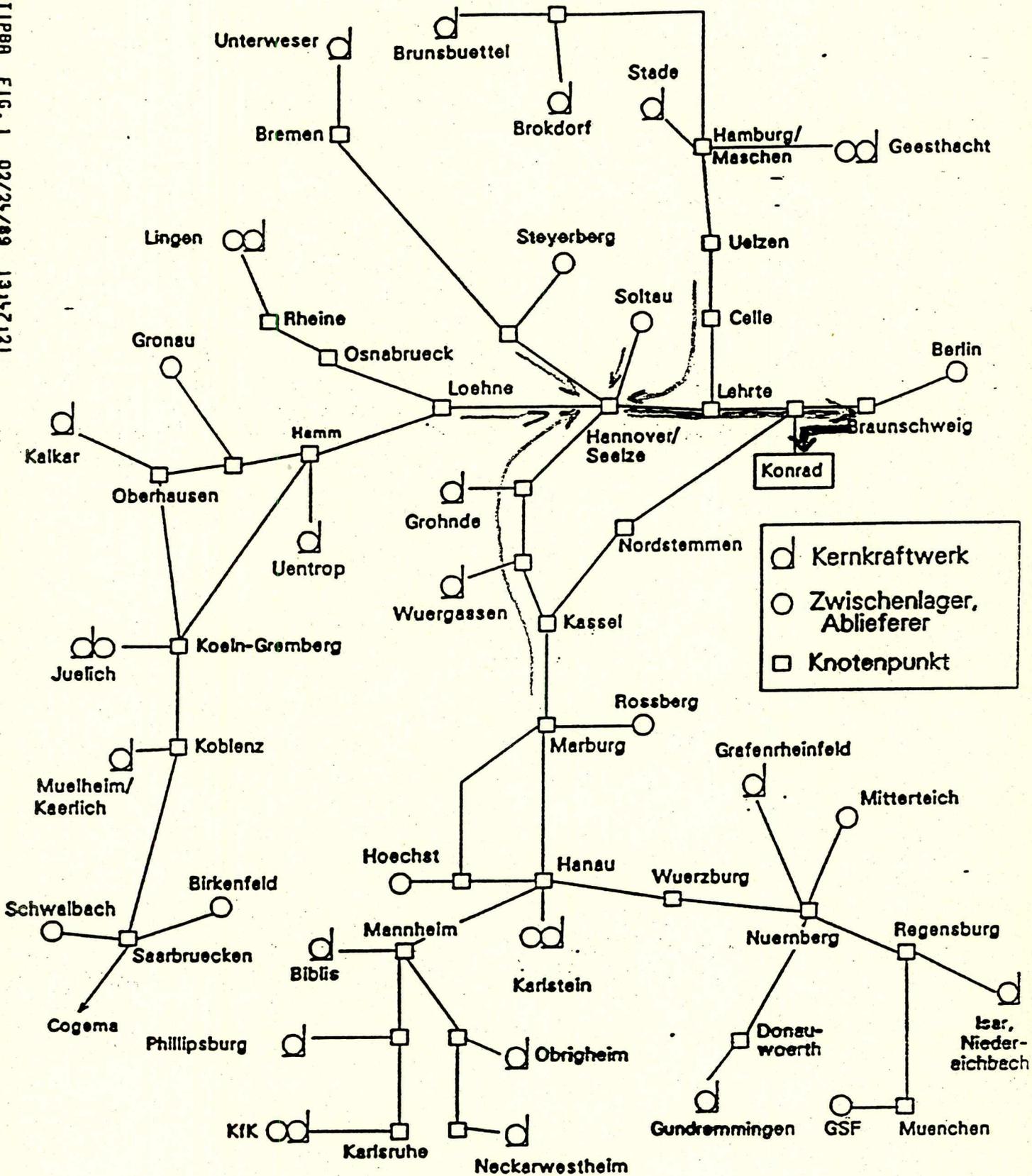


Bild 5.2 c:

Abfallbefoerderung auf der Schiene: Streckenfuhrung

Regelgueterzuege

# Zeitverlauf der Unfallhäufigkeit (Güterzugunfälle)

